100 S. Nur € 4,50

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 10
Oktober 2014
63. Jahrgang

Deutschland 4,50 €
Österreich 5,20 €
Schweiz 9,00 sFr
B/Lux 5,30 €
NL 5,80 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,10 €



B13411

MEB-Testreport:

- *E 41 von Piko*
- *CC 6500 von Roco*
- *SVT von Kres*
- *131 von Piko*

Werkstatt:

- *Märklin-Schiebebühne*
- *Hobbytrain-VT 36.5*

Ludmilla-Power im Norden

Großrussen vor Umleiterzügen

inkl. DVD
Gesamtlaufzeit über 150 Minuten

03 1010
Gesamtlaufzeit: 2,5 Stunden

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

Viva Magistrale –

Entkleidete Legende

75 Jahre 03 10



12 Grazile Kraftpakete

Mit der Reichsbahn-Rekolok 03 1010 lebt derzeit ein Exemplar der legendären Baureihe 03^{10} weiter. Die leichtfüßigen und leistungsstarken Dreizylinder-Schnellzugdampfloks können mit einer spannenden Geschichte aufwarten.



Titel: Die 03^{10} in West & Ost
Modelle: Roco (links), Gützold
Fotos: Markus Tiedtke



28 Die Russen kommen

Aufgrund einer Streckensperrung in Dänemark erlebte die Marschbahn regen Güterverkehr.



56 Feiner Edelbrummer

Jörg Chocholaty demonstriert seine Profession für hochwertige Modellverfeinerungen in 1:87.



84 Kleinbahnreise zur Ostseeküste

Dieter Thomas entführt den Betrachter auf seiner H0f-Anlage ins Westpreußen des Jahres 1900.



FOTO: STEFAN KARKOWSKI

Mit schweren Gleiskränen wurde der verunglückte ÖBB-Taurus des Güterzuges wieder auf die Schienen gesetzt.

BADEN-WÜRTTEMBERG

Zugunglück in Mannheim

☐ Bei der Flankenfahrt in Mannheim, bei der ein Güterzug am Abend des 1. August 2014 den EC 216 rammte, der auf dem Weg von Graz nach Saarbrücken war, deutet laut Staatsanwaltschaft Mannheim alles auf menschliches Versagen des Triebfahrzeugführers (Tf) des Güterzugs hin. Der Lokführer des Taurus, der mit seinem Containerzug aus Duisburg kam und in Mannheim abgelöst werden sollte, überfuhr ein Halt zeigendes Signal, hob offenbar die anschließende Zwangsbremsung auf und fuhr weiter. Danach überfuhr er laut Staatsanwaltschaft zwei weitere rote Signale, bevor er mit relativ geringer Geschwindigkeit den ebenfalls langsam in den Mannheimer Hauptbahnhof einfahrenden Eurocity kurz hinter dem Steuerwagen traf. Der zweite und der dritte Waggon des EC kippten bei der Karambolage um, der Güterzug verlor zwei Container. Eine sich nähernde S-Bahn konnte noch rechtzeitig bremsen, sonst wäre sie in die Unglücksstelle gefahren. Insgesamt wurden 35 Personen verletzt, 17 mussten im Krankenhaus behandelt werden. Der vergleichsweise glimpfliche Ausgang des Zugunglücks ist vor allem der geringen Geschwindigkeit der beiden betroffenen Züge geschuldet. Nach der Aufnahme weiterer Waggons in Ludwigshafen hätte sich der Güterzug auf den Weg ins ungarische Sopron machen sollen. Die Staatsanwaltschaft Mannheim ermittelt nun gegen den Tf wegen des Verdachts der fahrlässigen Körperverletzung sowie der Gefährdung des Bahnverkehrs. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses gab es noch keine Hinweise darauf, warum der Beschuldigte die Zwangsbremsung ignorierte und die folgenden Halt zeigenden Signale überfuhr.



FOTO: GABRIEL HABERMANN

Während die schwere E-Lok bis auf ihre Entgleisung vergleichsweise unbeschädigt wirkt, sind die Zerstörungen an den Waggons beträchtlich.

DB STATION UND SERVICE AG

Bahnhöfe des Jahres

☐ Die Allianz pro Schiene hat am 19. August 2014 zum elften Mal die „Bahnhöfe des Jahres“ bekannt gegeben. In der Kategorie „Bester Großstadtbahnhof“ war der Dresdener Hauptbahnhof siegreich. Der Bahnhof Hünfeld, nahe dem Naturpark Hessische Rhön, machte in der Kategorie „Städte unter hunderttausend Einwohner“ das Rennen. Der hessische Kleinstadtbahnhof sei Beweis dafür, „dass auch kleinere Bahnhöfe den Großen in punkto Kundenfreundlichkeit und Sauberkeit in nichts nachstehen“, so Dr. André Zeug, Vorstandsvorsitzender der Bahn-Unternehmenssparte DB Station & Service AG. Seit 2004 ruft die Allianz pro Schiene jährlich die Bahnkunden auf, ihre Lieblingsbahnhöfe im Internet zu nominieren. Die Jury besteht aus Verkehrsexperten und prüft die ausgewählten Stationen anschließend vor Ort.

HISTORISCHE FAHRZEUGE

Überführung des VT 18.16

☐ Am 30. Juli 2014 überführte Lok 202 der Locon den bisher im DB AG-Werk Berlin-Rummelsburg hinterstellten VT 18.16.10/07 der früheren Deutschen Reichsbahn (zuletzt bei der DB AG als 675 019/014 bezeichnet) nach Ketzin. Die Dampfgemeinschaft Brandenburg übernahm den sechsteiligen Triebzug des DB-Museums, der bisher von einer BSW-Gruppe betreut wurde, und will ihn als nichtbetriebsfähiges Ausstellungsstück aufarbeiten. Eine spätere betriebsfähige Aufarbeitung wird jedoch nicht explizit ausgeschlossen. Zum Eisenbahnfest am 16. und 17. August 2014 wurde auf dem Vereinsgelände in Ketzin auch der VT 18.16 neben anderen Fahrzeugen der Öffentlichkeit präsentiert.



FOTO: E.-J. GERLACH

Die Überführung des Triebwagens erfolgte über den Berliner Innenring (auf dem Bild: Bahnhof Berlin Greifswalder Straße), Spandau, Wustermark und wurde von zahlreichen Fotografen begleitet. Den Zuglauf konnte man mittels Liveticker auch im Internet mitverfolgen.

■ ***Anlässlich der Grenzöffnung nach Österreich im ungarischen Sopron beim „Paneuropäischen Picknick" vor 25 Jahren, erhielt die MRCE-ES 64 U2-009 am 1. Juli 2014 während ihres Einsatzes bei der Wiener Lokalbahnen Cargo (WLC) die Dekoration „Europa ohne Grenzen seit 25 Jahren". Seit dem 1. August 2014 ist das Triebfahrzeug von DB Regio angemietet und kommt weiterhin mit der Beklebung vor dem IRE Berlin – Hamburg und zurück zum Einsatz. Auf dem Foto vom 10. August 2014 befördert sie den sonntäglichen IRE 18598 nach Hamburg und erreicht gerade symbolträchtig den ehemaligen Berliner Grenzbahnhof Friedrichstraße.***



FOTO: E.-J. GERLACH

DER MODERNE FREIZEIT-STRESS



Stefan Alkofer

Es war einer jener typischen Samstage: Großeinkauf für die fünfköpfige Familie für die kommende Woche. Während in meinem Kopf der lange Einkaufszettel rauf und runter rattert, höre ich im Autoradio ein Interview mit dem Freizeitforscher Professor Ulrich Reinhardt über Hobbys. Er spricht über die Professionalisierung unserer Freizeitbeschäftigungen, die er in den vergangenen rund zwei Jahrzehnten zunehmend beobachtet. Plötzlich sprechen der Wissenschaftler und der Radiomoderator gar über die Modellbahn und meine Aufmerksamkeit steigt.

Reinhardt, wissenschaftlicher Leiter der Stiftung für Zukunftsfragen, trifft den Nerv und beschreibt das Freizeitverhalten unserer Tage ziemlich präzise: Viele gingen längst nicht mehr unbeschwert zum Laufen, um etwas für ihre Fitness zu tun, sondern sie trainieren mindestens für einen Halb- oder gar einen richtigen Marathon und bei der Modellbahn ginge es häufig nur mehr ums Streben nach der perfekten Illusion.

Reinhardt wertet nicht, aber er gibt zu verstehen, dass er diese Orientierung nicht für wirklich wohltuend hält. Wir setzen uns unter Druck, wo wir Entspannung suchen und am Ende verlieren wir den Spaß.

Wie recht er hat.

Es gab Zeiten, da war das Hobby ein Ausgleich für anstrengenden Alltag, ein Privatvergnügen, das nicht öffentlicher Kritik standhalten musste. In Zeiten von Facebook und Co., scheint das schwieriger geworden zu sein.

Manchmal ist weniger auch mehr.


FOTO: K.-M. NEUHOLD

Die vergleichsweise filigrane Bauweise der neuen Brücken stört das Landschaftsbild nicht in dem Maße wie ältere Brückenkonstruktionen.

VERKEHRSPROJEKT DEUTSCHE EINHEIT NR. 8

Standhaft

☐ Mit zwei Schwerlast-Zügen wurden am Mittwoch, 13. August 2014, die ersten Belastungstests auf der Scherkondetalbrücke bei Sömmerda in Thüringen an der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle durchgeführt. Diese Messungen erfolgten danach an allen weiteren Brücken der Neubaustrecke. Dabei wird mit speziell zusammengestellten Güterzügen, es handelt sich um zehn mit Schotter beladene Waggons, das berechnete statische Verhalten der Brücken in der Praxis gemessen. Die Züge sind etwa 145 Meter lang und mit Messeinrichtungen ausgerüstet. Bei einzelnen Probefahrten kommen diese Züge paarweise auf die Brücken. Am 14. August fanden die Testfahrten auf der Gänsebachtalbrücke bei Buttstädt, am 15. August auf der Unstruttalbrücke im Burgenlandkreis, am 16. August auf der Stöbnitztalbrücke sowie ab 17. August auf der Saale-Elster-Talbrücke südlich von Halle (Saale) statt. Auf der Neubaustrecke Erfurt – Leipzig/Halle wurden erstmals bei einer Bahnstrecke so genannte integrale Brücken eingeplant. Das sind sehr schlanke, wartungsarme Konstruktionen, die jetzt wissenschaftlich betreut werden. Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8 umfasst die 500 Kilometer lange Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Leipzig/Halle – Berlin. Die neue Bahn-Verbindung ermöglicht zwischen München und Berlin eine Reisezeit von etwa vier Stunden und bietet zudem eine Trasse für den Güterverkehr. Der Abschnitt der Neubaustrecke von Erfurt nach Leipzig und Halle soll Ende 2015 in Betrieb gehen, von Franken durch den Thüringer Wald nach Mitteldeutschland ist die Verbindung Ende 2017 betriebsbereit.

ZWISCHENHALT

■ **Die Schafbergbahn** in Österreich hat nun eine zweite Diesellok der Bauart HGm 2/2 bei Stadler Rail bestellt. Die meterspurige Zahnradbahn möchte mit dieser Anschaffung die mittlerweile 50 Jahre alten Dieseltriebwagen der Reihe 5099 entlasten, die bei großem Fahrgastandrang die planmäßigen Dampfzüge unterstützen. Auf den Schafberg ist bereits eine baugleiche Maschine mit dieselelektrischem Antrieb von Stadler unterwegs, die von der Schneebergbahn angemietet ist.

■ **Der neue SBB-Hauptsitz** wurde am 14. August 2014 im Berner Stadtteil Wankdorf eingeweiht. Bis Mitte September soll die neu erbaute Zentrale der Schweizerischen Bundesbahnen vollständig bezogen sein. Dann werden rund 1800 Mitarbeiter in dem Gebäude arbeiten, das äußerlich an einer überdimensionalen Schweizer Bahnhofsuhr zu erkennen sein wird.

■ **Der Harz-Elbe-Express**, kurz HEX, wird bis Dezember 2018 durch Sachsen-Anhalt verkehren. Da das Land eine Neuvergabe diverser Verkehrsangebote für 2018 plant, wurde die Laufzeit des HEX um ein Jahr verlängert.

■ **Sachsens Schmalspurbahnen** können sich auf eine neue Förderrichtlinie freuen, die für den geplanten Doppelhaushalt 2015/2016 Fördermittel in Höhe von insgesamt 4,5 Millionen Euro vorsieht. Von 2015 bis 2020 werden dann jährlich 8,74 Millionen Euro für die Schmalspurbahnen bereitgestellt.



Kaum Platz für schweres Gerät. Die Bergung der verunglückten Waggons war nicht einfach.

FOTO: RHB

RHÄTISCHE BAHN

Zug fährt in Erdrutsch

☐ Beim Zugunglück auf der Albulastrecke der Rhätischen Bahn (RhB) am 13. August 2014 zeigt das Bild der beiden entgleisten Wagen, die teils den Abhang hinabrutschten beziehungsweise spektakulär überhingen, dass es noch schlimmer hätte enden können, hätte der Wald nicht den Absturz gebremst. In der Nähe von Tiefencastel fuhr ein in Richtung Thusis fahrender Personenzug in einen kurz zuvor abgegangenen Erdrutsch. Während die schwere Lokomotive den Schlammberg durchpflügte, entgleisten die ersten drei Waggons des Zuges. Einer fiel zirka zehn Meter den Steilhang hinab und wurde vom Bergwald aufgefangen. Ein Großeinsatz an Rettungskräften inklusive mehrerer Rettungshubschrauber, welche die eingeschlossenen Reisenden aus den verunglückten Waggons aus der Luft bargen, verhinderte Schlimmeres. Bei dem Unglück wurden elf Personen verletzt, fünf davon schwer. Ein schwer Verletzter verstarb später im Krankenhaus. Die Bergung der Unfall-Wagen gestaltete sich wegen des schwierigen Geländes als Herausforderung. Die Albulastrecke war für mehrere Tage bei Tiefencastel unterbrochen.



FOTO: RHB

Spektakulär hat sich der 1.-Klasse-Waggon in den Bäumen des Hanges verkeilt – zum Glück für die betroffenen Fahrgäste.

BAHNINDUSTRIE

Aus für Michael Clausecker

☐ Der Bahnkonzern Bombardier trennte sich Ende Juli von seinem Deutschland-Chef Michael Clausecker. Bombardier befindet sich derzeit in einer massiven Umstrukturierungsphase, die zu Kostensenkungen führen soll. Künftig werde es auch keinen speziellen Deutschland-Chef mehr geben, die Aufgaben werden vielmehr in einen so genannten Zentral-Europa-Bereich eingegliedert. Bombardier steht schon seit einigen Jahren unter erheblichem Kostendruck: Die verspätete Auslieferung des Talent 2, die eklatanten Probleme mit den Triebzügen der Berliner S-Bahn und Verzögerungen bei der Lieferung der neuen Doppelstock-IC-Wagen minderten die erhofften Gewinne erheblich. Clausecker, der auch Mitglied des Verbands der Bahnindustrie in Deutschland (VDB) e.V. ist, werde sich laut Bombardier künftig anderen Aufgaben außerhalb des Unternehmens widmen.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: BODO SCHULZ

☐ 204 237, die 1970 bei LEW gebaut wurde und bei der DR zunächst als 110 237 fuhr, bevor sie 1983 zur 112 237 umgebaut wurde, hat am 16. August 2014 bei Cuxhaven geschlossene Doppelstockwaggons der ARS Altmann AG am Zughaken. Die Ost-V 100 hat bereits eine bewegte Vergangenheit hinter sich: Als 202 237-4 stand sie in Diensten der Deutschen Bahn AG, bevor sie zum SFZ (Schienenfahrzeugzentrum) Stendal gelangte, dem ehemaligen Alstom-Lokomotiven Service GmbH (ALS). 2010 kaufte sie die WSET (Westsächsische Eisenbahntransport Gesellschaft mbH), NVR-Nummer: 92 80 1202 237-4 D-WSET. Derzeit fährt die kürzlich in Stendal wieder in Bordeauxrot lackierte Lok als 204 237 für die Muldental Eisenbahnverkehrsgesellschaft mbH (MTEG). Durch den Halterwechsel war eine Anpassung der NVR-Nummer nötig, die jetzt 92 80 1202 237-4 D-MTEG lautet. Die Lok bleibt aber weiterhin Eigentum der WSET. Wir wollen von Ihnen allerdings wissen: Was wird in den Waggons transportiert, die 204 237 zur Entladung bringt?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Oktober 2014 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Oktoberheft lautete: „Berlin-Pankow". Gewonnen haben: Schmotz, Sonja, 08301 Bad Schlema; Seidler, Barbara, 34466 Wolfhagen; Bieber, Klaus, 64720 Michelstadt; Henschel, Klaus, 39130 Magdeburg; Jänsch, Andreas, 04347 Leipzig; Schmidt, Wolfgang, 13125 Berlin; Pollscheit, Lutz, 01558 Grossenhain; Evertz, Gisela, 51377 Leverkusen; Christ, Michael, 12681 Berlin; Illemann, Karl-Heinz, 38640 Goslar; Springob, Hans-Jürgen, 21502 Geesthacht; Heß, Lorenz, 88447 Warthausen; Geile, Heinz, 37199 Wulften; Wyss, Beat, CH-8307 Effretikon; Hamburger, Johannes, 97078 Würzburg; Fehrmann, Gotthard, 01169 Dresden; Matiske, Ralf, 12619 Berlin; Heckmann, Rainer, 34582 Borken; Günzel, Dietmar, 02828 Görlitz; Frahnert, Thomas F., 91257 Pegnitz-Bronn.

BAHNINDUSTRIE

Erster Talgo für die russische RZD

☐ Im Juni 2011 unterzeichneten die RZD-Passagierverkehrstochter OAO FPK und das spanische Unternehmen Patentes Talgo S. L. am Rande des internationalen Wirtschaftsforums in St. Petersburg einen Vertrag über die Lieferung von sieben Talgo-Zügen für den Einsatz auf der Strecke Moskau – Berlin im Wert von etwa 135 Millionen Euro. 139 558 der Münchner Firma „RailAdventure" GmbH hat nun am 18. August 2014 den ersten kompletten Talgo-Zug von Berlin Lichtenberg in das Testzentrum VUZ Velim in Tschechien überführt, wo der im August 2014 in der Talgo-Niederlassung Berlin Warschauer Straße endmontierte Zug in den nächsten Wochen intensive Messfahrten auf dem Testring absolvieren wird. Der 263 Meter lange Zug besteht aus 20 Einzelwagen und verfügt über eine automatische Umspurmöglichkeit von 1435 auf die russische Breitspur von 1520 Millimetern. Die einzelnen Wagen kamen übrigens per Lkw aus Spanien und wurden mittels zweier Autokräne in der Bundeshauptstadt auf die Schiene gesetzt.



FOTO: BODO SCHULZ

Die Einzelwagen des RZD-Talgo wurden auf Tiefladern nach Berlin gebracht. Die Lackierung in den russischen Farben steht den Waggons gut.



FOTO: RICO EMERSLEBEN

Die bundesweit tätige 139 558 von „RailAdventure" übernahm die Überführung nach Tschechien.

DB AG

Baureihe 180 kehrt heim

☐ Die acht seit längerer Zeit in Chemnitz abgestellten Mehrsystemloks 180 002, 003, 007, 009, 010, 016, 019 und 020 wurden am 18. August 2014 gemeinsam nach Děčín východ überführt. Damit sind in Deutschland noch neun dieser einstmals 20 an die DR gelieferten Maschinen erhalten. Die Lok 001 wurde bereits 2003 an die Tschechische Bahn (ČD) verkauft und ist dort heute als für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit ertüchtigte 371 201 im Einsatz. Die Loks 004 und 005 verschrottete man im Jahr 2012 im langjährigen Heimat-Bw Dresden-Friedrichstadt. Dem Vernehmen nach sollen die Maschinen im Ausbesserungswerk Přerov/Tschechien für einen großen tschechischen Privatbahn-Betreiber aufgearbeitet werden.



FOTO: NIELS KUNICK

„Auf Wiedersehen Deutschland!" heißt es für acht Maschinen der ehemaligen DR-Baureihe 230.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Baureihe 1440 in Düsseldorf

☐ Die Baureihe 1440 ist kürzlich in Düsseldorf eingetroffen. Alstom lieferte die ersten Fahrzeuge, so dass die Triebfahrzeugführer ihre Ausbildung beziehungsweise Einweisung machen können. Derzeit liegt noch keine Zulassung vom Eisenbahnbundesamt vor, jedoch sind Rangierfahrten im Bereich des Abstellbahnhofs möglich. Erste Streckenfahrten erhofft sich die DB AG zu Testzwecken im September. Die Garnituren vor Ort sind 1440 306/1441 806 /1440 806 und 307.



FOTO: BERND PIPLACK

Die Front der neuen 1440-Triebwagen ist mehr als gewöhnungsbedürftig, einen Design-Preis wird diese Baureihe wohl nicht erhalten.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

Anlässlich des Sommerfestes der Essener Hespertalbahn am 26./27. Juli kam neben den vereinseigenen Fahrzeugen auch 265 029 von DB-Schenker zum Museumsbahn-Einsatz. Nach erfolgter Hauptuntersuchung konnte die Hespertalbahn auch wieder ihre Dampflok D 8, eine 1961 von Krupp gebaute Industrie-Lok vom Typ Knapsack, im Einsatz zeigen.

ZEITREISE

Rückbau radikal



Am 14. November 2008 war die Welt am Bahnhof Deuben in Sachsen-Anhalt noch annähernd in Ordnung.

FOTOS: HELMUT SANGMEISTER

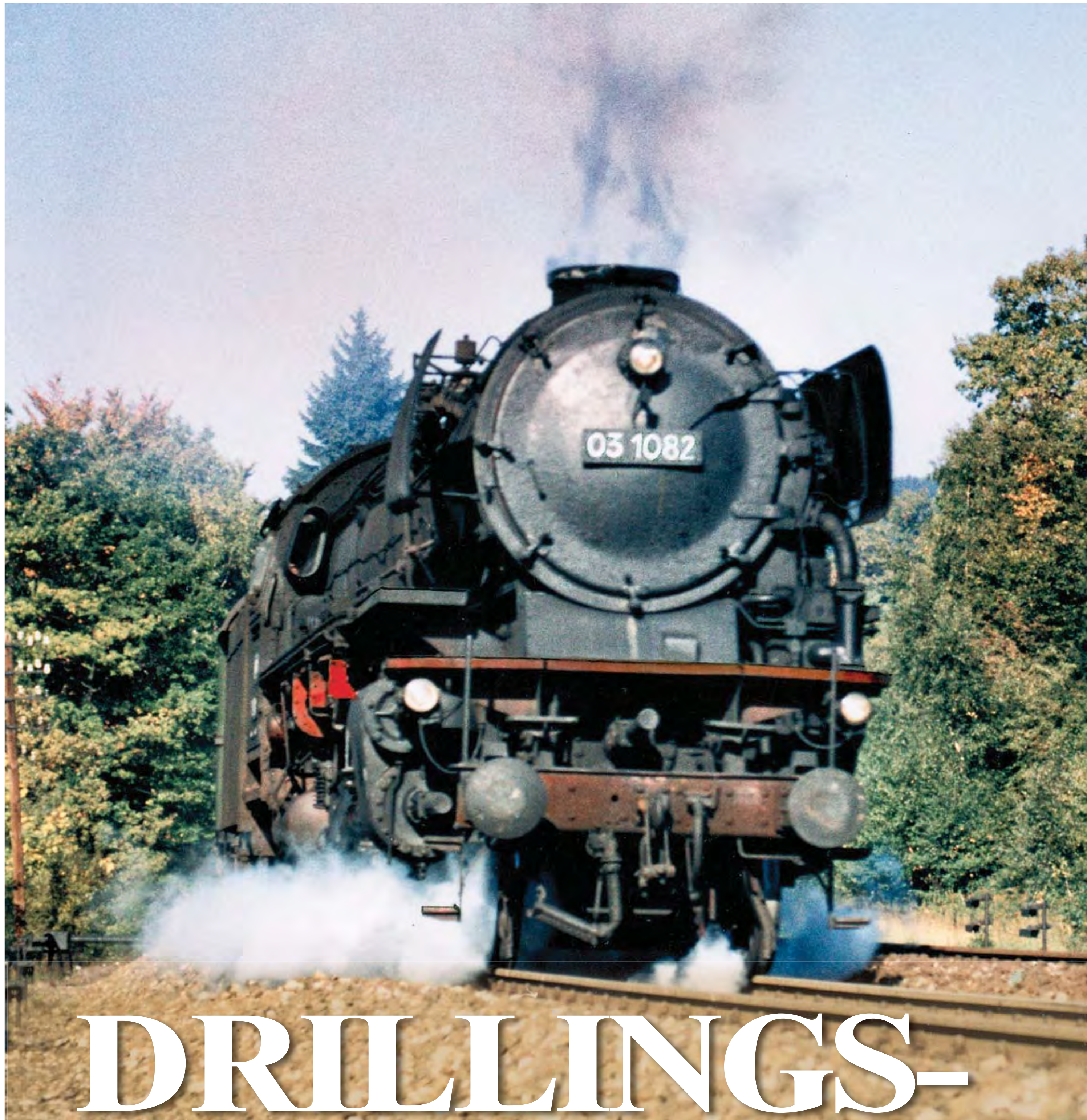


Fast genau fünf Jahre später, am 25. November 2013, waren die Abbauarbeiten in vollem Gange.

Unsere diesmalige Zeitreise möchte einmal mehr die strukturellen Veränderungen aufzeigen, die sich allein in den letzten Jahren im Gleisnetz der DB AG ereigneten. Der Bahnhof Deuben an der eingleisigen, bereits 1859 eröffneten Hauptbahn von Weißenfels nach Zeitz ist dafür ein gutes Beispiel. Nur eine halbe Dekade ist es her, dass das dortige Bahngelände mit seinen Formsignalen, den Schüttbahnsteigen und der altertümlichen Fußgängerbrücke noch echtes, verträumtes Reichsbahnflair ausstrahlte. Doch entgegen aller Behauptungen von DB Netz, in den Ausbau der Infrastruktur zu investieren und die Bahn für künftige Verkehre leistungsfähiger zu machen, regieren am Bahndamm noch immer die Bagger: Auch der Deubener Bahnhof wurde zu einem eingleisigen Haltepunkt degradiert.



Mittlerweile sieht es in Deuben so trostlos aus wie überall, wo man Bahnhöfe zurückbaute.



DRILLINGS-GEFÜHLE



Nachdem die DB ihre 03^{10} neu bekesselt hatte, glichen sie äußerlich in keiner Weise mehr der Ursprungsausführung. Ludwig Rotthowe fotografierte 03 1082 im Herbst 1964 mit dem E 681 Köln – Warburg, bergfahrend bei Brilon Wald.

Der Weg der leichten Dreizylinder-Schnellzuglokomotiven in Ost und West: von verkleideten Rennern zu verbeulten und abgehalfterten Wracks, hier bald geschlachtet, dort bis zuletzt im Stall.

Auf der 03 1010 dampfen wir gen Heimat. Alexander Schröter, engagierter wie gelassener Dampflokführer aus Leipzig, fährt, auf der linken Seite wacht Sebastian Werner, Leiter des Hallenser Pflegekollektivs, über den Kessel. Und auf der Tenderbrücke steht der MEB-Redakteur, dem die Gelegenheit zuteil wurde, eine Überführungsfahrt der Lokomotive von der Ostsee nach Halle (Saale) zu begleiten und die Maschine auf diese Weise noch besser und hautnah kennenzulernen. Die Stadt Lübeck hatte die stolze Schnellzuglok für Sonderfahrten auf der Hafenbahn gebucht. Für den Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn bespannte die Lok, einmal im Norden, zudem einen Sonderzug nach Putbus. Zu diesem Anlass hatte man sie eigens mit weißem Zierstreifen am Umlauf, einem weißen Punkt auf dem mittleren Kolbenstangenschutzrohr und weißen Pufferringen geschmückt. Um diese Reminiszenz an Stralsunder Zeiten zu betonen, trugen die Seiten des Führerhauses die Schilder „Rbd Greifswald, Bw Stralsund".

Ein langer Tag auf der 03^{10} aus Halle P

Die Fahrt dauert, immer wieder geht es in die Ecke. Genug Zeit, um über den wechselvollen Weg der BR 03^{10} durch ein Dreiviertel-Jahrhundert zu sinnieren.

Ab dem 5. Dezember 1939, Deutschland sah seinem vor wenigen Monaten begonnenen Eroberungs- und Vernich-

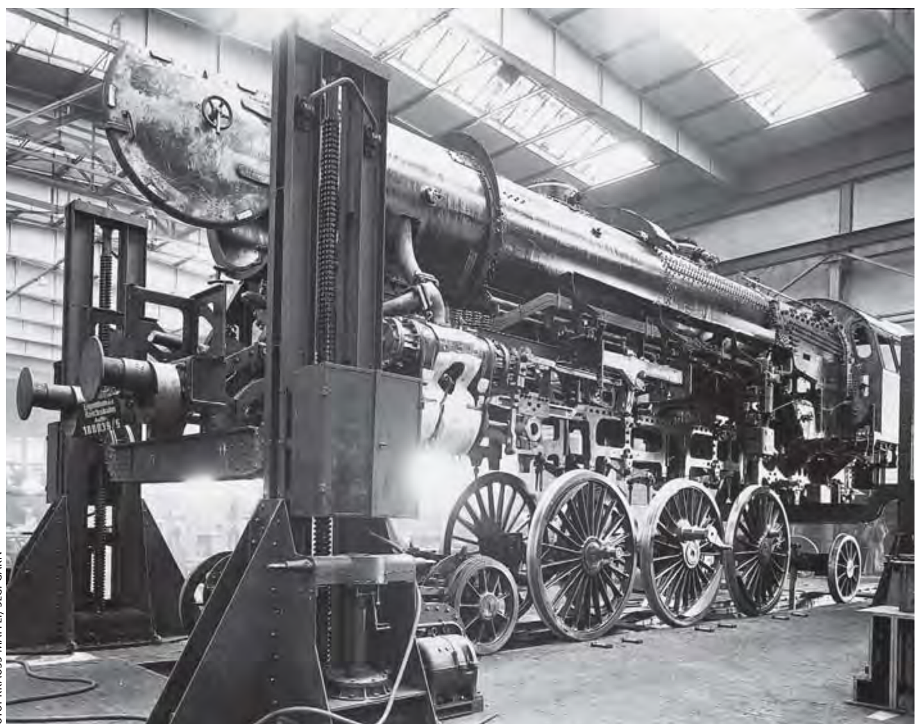


FOTO: KRAUSS-MAFFEI, SLG. GARN

Im Juni 1940 wird 03 1073, die erste bei Krauss-Maffei in München-Allach gebaute 03^{10}, aufgeachst. Der Kessel ist noch unverkleidet.

tungskrieg noch mit Zuversicht entgegen, stand die von Borsig gebaute, stromlinienförmig verkleidete Baumusterlokomotive 03 1001 der LVA Grunewald für Versuchsfahrten zur Verfügung. Ihr folgte wenige Tage später 03 1002 aus demselben Hause. Die Erprobung war aufschlussreich: Die im Windkanal entwickelte Stromlinienverkleidung ermöglichte einen deutlichen Leistungsgewinn am Zughaken. Bereits bei 60 km/h war er messbar, bei 100 km/h mit 150 PS nennenswert. Bei 140 km/h

Im Windkanal optimierte Form

zeigte sich mit 400 PS Mehrleistung ein deutlicher Vorteil der Verkleidung. Ein geringerer Verbrauch an Betriebsstoffen begünstigte zudem eine größere Reichweite.

Beim Personal indes dürften solcherlei Betrachtungen eine weitaus geringere Bedeutung gehabt haben. Es konnte zwar auf einen im Sinne der damaligen Propaganda elitären Arbeitsplatz durchaus stolz sein, musste sich aber nichtsdestotrotz mit einem dank der Stromschale kaum zugänglichen Triebwerk, oft klemmenden Triebwerksjalousien und den Folgen plagen. Auch der Hitzestau unter der Verkleidung und die mangelnde Zufuhr von Verbrennungsluft bereiteten Probleme. Die Fotos aus jener Zeit beweisen es: Häufig hat das Personal die Rollläden einfach offen gelassen. Im Winter setzten sich Schnee und Eis im Inneren fest, im Sommer führten Sandaufwirbelungen zu Lagerschäden. Dass die wohl zwangsläufige Reduzierung auf das Nötigste bei der Wartung des Triebwerks,



FOTO: RVM, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

03 1090 mit ausgeschnittener Verkleidung verlässt am 4. Juni 1942 mit dem D 121 aus Paris und Zürich den gerade elektrifizierten Bahnhof Attnang-Puchheim in Richtung Wien.

Ein rares Farbfoto zeigt die erst einen Monat alte 03 1081 mit geöffneter Vollverkleidung am 20. September 1940 im Bw Wien West.

FOTO: CARL BELLINGRODT, SLG. WILFRIED SIEBERG





03 1008 leistet um 1941 Vorspann, vermutlich vor der 03 1010. Der Schnellzug aus Berlin wird seinen Weg aus Frankfurt (Oder) heraus in Richtung Osten fortsetzen.

insbesondere beim mittleren, der Erhaltung der Einsatzfähigkeit abträglich war, versteht sich von selbst. Immer wieder mussten die 03^{10} dem Raw zugeführt werden, da selbst kleinere Ausbesserungen wegen der Verschalung in den Heimatdienststellen nicht ausgeführt werden konnten oder man sich dort schlichtweg weigerte, die Arbeiten auszuführen.

Nicht nur der Krieg, der die Bahn von einem angesichts wachsender Konkurrenz in die Moderne strebenden Aushängeschild des Verkehrswesens zu einem Egalwie-Transportmittel degradierte und den schnellen Rennern ihre Daseinsberechtigung entzog, war also Grund für das Scheitern der deutschen Stromliniendampfloks der 30er-Jahre. Schuld daran war vor allem auch die praxisferne Konstruktion, bei der man die Belange der Menschen, die täglich mit den Maschinen umzugehen hatten, völlig ignorierte und sie komplett einem Nimbus und dem c_W-Wert unterordnete.

Anfang 1941 wurde wenigstens das Ausschneiden eines Teils der Fahrwerksverkleidung und ein Ersatz der Jalousien durch Klappen angeordnet. Wenig später senkte man die Höchstgeschwindigkeit der 03^{10} allgemein auf 140 km/h. Den avisierten und zunächst technisch auch zugelassenen 150 km/h machte ein zu schwach ausgelegter Kessel einen Strich durch die Rechnung. Mit welchem Wagenmaterial und auf welchen Strecken hätten sie damals auch ausgefahren werden sollen? Selbst 140 km/h waren 1941 und später eher theoretischer Natur.

Zum Scheitern verdammt

Anfang 1945 nach zahlreichen Umbeheimatungen fast komplett in Posen und Breslau stationiert, zerstreute sich der 03^{10}-Bestand nach Kriegsende in alle Winde. Von ursprünglich 60 Exemplaren war eines zerstört und ausgemustert (03 1092), neun wurden in die PKP eingereiht, fünf der SZD zugeschlagen, 19 kamen zur DR. Die 26 Stück der DB bildeten den größten Bestand einer Bahnverwaltung. In den Westzonen blieben die Maschinen, bei denen man die Verkleidung teilweise schon abgebaut hatte, bis auf Ausnahmen zunächst abgestellt. Erst 1949 führte akuter Lokmangel, vor allem in der französischen Besatzungszone, zum Beschluss, die 03^{10} wieder unter Dampf zu setzen. Alle Verkleidungsteile wurden entfernt, Umlauf, Trittbleche, Griffstangen, Witte-Windleitbleche und fehlende Indusi angebaut. Für den



1947: Abgewirtschaftet und der unteren Verkleidung beraubt harrt 03 1008 in Wolfenbüttel besserer Zeiten. Erst 1950 kam sie nach einer L4 unter Dampf.

FOTOS (2): BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

vorgesehenen Einsatz vor FD-Zügen wurden 03 1014, 1022 und 1043 blau lackiert.

Zu Beginn der 50er-Jahre ereilte die DB in Bezug auf ihre Maschinen der BR 03^{10} das Schicksal, von dem auch die andere deutsche Bahngesellschaft bald auf dramatische Weise getroffen werden sollte. Bei Instandhaltungsarbeiten im AW Braunschweig fielen Ermüdungserscheinungen an den Kesseln auf. Der Kesselstahl St 47 K, von dem sich die Reichsbahn in den späten 30er-Jahren eine höhere Druckfestigkeit ohne Inkaufnahme eines höheren Gewichts durch stärkere Bleche versprochen hatte, versprödete schon nach kurzer Zeit und verursachte schlimmstenfalls ein folgenreiches Aufreißen des Kessels, wie seit 1941 bereits mehrfach geschehen.

Ab 1957 wurden neue Dampferzeuger eingebaut, die zwar zum Überreißen neigten, insgesamt aber überzeugten. Anders dagegen die Heißdampfregler, die sich mit Kesselschlamm zusetzten und dann nicht immer komplett schließen ließen. Die Mängel hätten sich abstellen lassen, doch hatte die Dampftraktion bei der DB kaum noch eine Perspektive und man war bemüht, den Aufwand zu minimieren. Anders als die 01^{10} betrachtete man die 03^{10} trotz Laufleistungen von monatlich rund 18000 Kilometern als bald entbehrlich.



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

03 1056 verlässt am 10. Februar 1965 auf ihrer Fahrt quer durch das tiefverschneite Sauerland Altenhundem.



FOTO: KLAUS FELLER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Noch ganz neu war der Kessel auf der 03 1012 im April 1958. Das Foto in Solingen-Ohligs veranschaulicht die deutlichen Veränderungen der Baureihe im Zuge der Modernisierung durch die Deutsche Bundesbahn.

Alle 03^{10} der DB waren seit 1958 in Hagen-Eckesey stationiert und zwischen Aachen, Braunschweig und Kassel im Einsatz. Auf dem Altenbekener Viadukt wurde 03 1056 im August 1964 mit einem Eilzug nach Braunschweig meisterhaft abgelichtet.

Die 03^{10} der DB: Neue Kessel für eine notwendige Übergangslösung

1958 konzentrierte die DB ihre 03^{10} im Bw Hagen-Eckesey, wo sie bis 1966 eine letzte Blüte erlebten, dann aber in wenigen Monaten konsequent ausgemustert wurden.

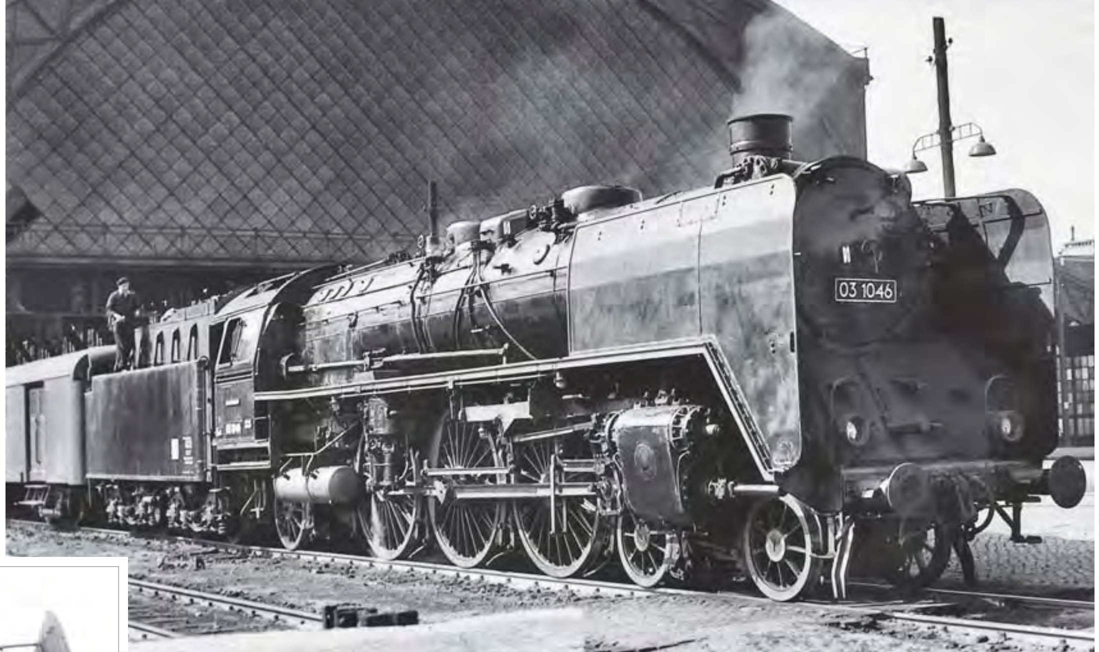
Anders erging es den 03^{10} der DR. Von diesen 19 Loks standen die meisten bis 1951 überwiegend herum, bevor sie analog zu den DB-Maschinen, allerdings über einen längeren Zeitraum, aufgearbeitet, entkleidet und äußerlich anderen Schnellzugloks angeglichen wurden. 03 1079 war nicht mehr zu retten, diente als Spender für die 03 1087 und wurde dann verschrottet.

Obgleich die St 47 K-Gefahr bekannt war, sah die DR-Führung keine Lösung des Problems, bis sie am 30. September 1958 gewissermaßen zu einer solchen genötigt wurde: Mit einem gewaltigen Knall zerplatzte in Wünsdorf der Kessel der 03 1046. Nach der sofortigen Abstellung aller 03^{10}



Im Juni 1965, als im Hauptbahnhof Münster (Westf) dieses plastisch wirkende Portrait der 03 1021 vor dem D 368 nach München entstand, war das baldige Ende der Baureihe auf DB-Gleisen absehbar.

FOTOS (2): LUDWIG ROTTHOWE



Auf dem Weg zur Rekolok wandelte sich das Erscheinungsbild der 03^{10} mehrfach. Entstromt und äußerlich an die 01 und 03 angeglichen, zeigte sich 03 1046 Mitte 1958 in Dresden-Neustadt. Nur wenig später, am 30. September 1958, sollte ihr Kessel explodieren.

FOTO: GEORG OTTE, SLG. GRIEBL



FOTO: RAW MEININGEN, SLG. GARN

Anfangs besaßen die Reko-03^{10} noch Aufstecklaternen. Deren Integrierung in die Schürze war eine logische, weitere Modernisierung (1959).

– außer der 1957 neubekesselten 03 1077 und 1088 – erfolgte deren Überstellung ins Raw Meiningen zur Modernisierung. Neben einer Ausrüstung mit den Rekokesseln 39E, die ihre DB-Pendants in der Dampferzeugung um über eine Tonne pro Stunde übertrafen, und diversen Verbesserungen für das Personal im Führerhaus sind dabei die Trofimoff-Schieber erwähnenswert, welche die Leerlaufeigenschaften signifikant verbesserten. Heißdampfregler ersparte sich die DR, und damit viel Ärger.

03 1010, die erste Reko-03^{10}, verblieb bei der VES-M in Halle (Saale). Als Bremslok erhielt sie für ihren Rekokessel einen Oberflächenvorwärmer. Ein solcher wurde zusammen mit einer Riggenbach-Bremse 1961 nachträglich auch in 03 1074 eingebaut, bevor auch sie vorübergehend der VES-M zugeteilt wurde. Anfang 1967 ging sie wieder zurück nach Stralsund, behielt aber die Rolle auf der Rauchkammer.

Das Experiment 03 1087

Nach einem verlorenen Krieg sah sich die DR damit konfrontiert, nicht genügend Steinkohle zu bekommen. Bei der Suche nach Alternativen trat der Ingenieur Hans Wendler auf den Plan, der die Kohlestaubfeuerungen von STUG und AEG vereinfacht und das Erprobungsmuster 17 1119 schon 1949 erfolgreich umgebaut hatte. Die 03^{10} schienen ihm ebenfalls für diese Feuerungsart geeignet. Daher wurde die im Raw Chemnitz befindliche 03 1087 dafür herangezogen. Der Umbau war Ende April 1952 abgeschlossen und die Lok erhielt Schilder zu Ehren des DR-Generaldirektors Kramer. Ein Erfolg war der Maschine jedoch nicht beschieden. 1952 beim Bw Berlin Ostbahnhof im Einsatz, durchlief sie 1953/54 die Bw Leipzig-West und Halle P, bevor sie schließlich im Januar 1954 in Dresden-Altstadt landete. Auch dort erbrachte sie nur etwas mehr als die Hälfte der Zugkilometer anderer 03^{10}, kostete im Betrieb aber weit mehr als das Doppelte. Nicht zuletzt dieser finanzielle Aufwand ließ das Vorhaben, anfangs alle 03^{10}, später immerhin noch zwei weitere Loks umzubauen, zur Makulatur werden. Zusammen mit den übrigen 03^{10} wurde 03 1087 1959 rekonstruiert und auf Kohlefeuerung umgebaut. Sie hob sich mit den „Erwin-Kramer“-Schildern noch drei Jahre von anderen Loks ab, wurde bis zur z-Stellung am 31. Oktober 1971 aber nicht mehr auf Ölfeuerung umgebaut. Ihr Treibradsatz diente in Stralsund als Denkmal und wurde 1995 in die 03 1010 eingebaut.



Unterhaltungsaufwendig, teuer, Einzelstück: Die Kohlenstaublok im Oktober 1956, aufgenommen in Großenhain.

FOTO: DR, SLG. BRUST

Mitte 1966 hatten auch 03 1077 und 1088 die Rekonstruktion hinter sich, und selbst die völlig zerstörte 03 1046 war schon 1959 wieder aufgebaut worden.

Als dann schließlich ab 1965 noch auf Ölfeuerung umgerüstet wurde und man sich um die Kinderkrankheiten geküm-

Nach Rekonstruktion endlich ausgereift

mert hatte, standen dem Bw Stralsund, inzwischen Heimat fast aller Maschinen, die besten 03^{10} aller Zeiten zur Verfügung. Fahrwerk und Kessel waren nun auf etwa gleichem Leistungsniveau. Zwar blieb eine gewisse Schadanfälligkeit, doch gehörten fortan lange Laufwege, hohe Geschwindigkeiten und die Beförderung hochwertiger Züge zwischen Ostsee, Cottbus und Berlin zum täglichen Brot der Edelrenner. Zwei Jahrzehnte sollte die Ära der Reko-03^{10} in Stralsund währen, einem Bw, das ohne die Drillinge vielleicht nie zu dem



FOTO: KLAUS KIEPER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Zumindest der Inhalt dessen, was die Bernauer Aufsicht mit dem Heizer auf 03 0059 im März 1975 zu besprechen hatte, schien die Aufmerksamkeit weiterer Wartender erregt zu haben.

Der Dreizylinderschlag donnert durch das Bw Stralsund, während 03 0075 am 17. Juni 1973 mit dem D 655 nach Berlin ausfährt.

FOTO: HANS-JOACHIM LANGE



Noch gut 20 Kilometer bis nach Hause. Mit über 100 km/h war Lokführer Alexander Schröter am 16. Juni 2014 auf der 03 1010 zwischen Köthen und Halle (Saale) unterwegs.

Ruf gekommen wäre, der bis heute nachhallt. Wie anders ist es zu erklären, dass im Juni 2014, 34 Jahre nachdem 03 1010 die finale Schnellzugfahrt ihrer Baureihe abgespult hatte, der Veranstalter einer Sonderfahrt eine entsprechende Beschilderung für diese Lok ordert?

Einfahrt Schwerin. Alex weist den Gast im Führerhaus darauf hin, einen schnellen Blick durch die Fenster des Rechteckschuppens zu werfen. Und tatsächlich: Für einen kurzen Moment kann man es durch die verstaubten Scheiben erkennen, das Mysterium 03 1090, dessen Existenz früher nur hinter vorgehaltener Hand bestätigt wurde. Vor 1990 bewahrten es engagierte Reichsbahner nicht ohne Risiko vor der Verschrottung, Es galt auch, die Lok, deren Nummer symbolträchtig wie das Datum der deutschen Wiedervereinigung lautet, vor dem Zugriff potenter österreichischer, schweizerischer und westdeutscher Vereine mit teils zweifelhaften Vorhaben zu schützen. Bis heute genießt sie in Mecklenburg zu Recht einen gewissen Status. Für jemanden, der 03 1090, die heute zum DB-Museum gehört und anders als 03 1010 Mischvorwärmer und Öltender besitzt, 1993 auf einer Ausstellung im 1000-jährigen Potsdam zuletzt gesehen hatte, war es etwas Besonderes, die Maschine wieder zu erblicken, nur für Sekunden zwar, aber dafür aus dem Führerhaus ihrer Schwester aus Halle.

03 1090: Juwel in Mecklenburg

Bald ist Wittenberge erreicht. Ob das Wassernehmen funktioniert? Das Nass muss heute aus einem Tiefbrunnen gefördert werden. Genug Zeit für die Nachschau des Triebwerks: Sebastian Werner klettert in die Mitte. Wer einmal beobachten konnte, wie umständlich heute bei der 03 1010 der Einstieg erfolgt, durch kleine Öffnungen im Umlauf zwischen den Kuppelrädern hindurch oder über den Steuerungsträger hinweg unter den Kessel und dann zwischen die Rahmenwangen, vermag es kaum, sich vorzustellen, wie diese zum Abölen und zur Nachschau des mittleren Triebwerks ständig erforderliche Tätigkeit an einer umlauf- und griffstangenlosen Stromlinienmaschine vonstatten ging.

Der Halt im noch jungen Wittenberger Museums-Bw bietet Gelegenheit zum



Nur selten kommt es zu Begegnungen der beiden in Deutschland erhaltenen 03^{10}. Am 29. Juni 2002 ergab sich in Schwerin diese schöne Aufstellung. In Warschau existiert noch ein weiteres Exemplar: 03 1015 mit Teilverkleidung.

FOTO: SLG. GARN

Plausch mit zwei Lokführer-Urgesteinen, welche die Fahrt begleiten: Helmut König und Ralf Göhl. Beide standen schon am Regler der 1010 und wissen um die Vorteile des dritten Zylinders: Zwar verbrauche das Drillings-Triebwerk etwas mehr Dampf, doch dies mache es durch eine bessere

03 1010 lässt Lokführer schwärmen

Kräfteverteilung, einen leichteren Lauf und vor allem eine größere Laufruhe wieder wett. Die Laufruhe sei gegenüber Zweizylinderloks einfach klasse, schwärmen sie. Man müsse, wenn man die 03^{10} nicht gewohnt sei, allerdings auch öfter auf den Tacho schauen, da man die Geschwindigkeit schon mal zu gering einschätze. Bei keiner Geschwindigkeit lasse sich so ein Dreizylinder-Hochrad aus der Ruhe bringen, was für das Personal überaus angenehm sei. Ralf Göhl vergleicht die 03^{10} gern mit der von ihm favorisierten 22, ebenfalls ein Drilling. Helmut König nennt die 1010 sogar eine Lady. So wie man sie behandele, so danke sie es einem. Sie sei eben eine unterhaltungsaufwendige Maschine, die einem jedoch die gute Pflege mit enormer Zuverlässigkeit zurückzahle. Das wiederum gelte aber für andere Dampfloks genauso. Wenn Helmut König von seinen schönsten Jahren bei der Eisenbahn spricht, so meint er seine Zeit mit der „Zehnzehn" und auch der Mannschaft um Harry Heydenbluth, in der man sich blind verstand und vertraute. Nach dem Ausscheiden der beiden erfahrenen Ruhepole ist dem verbleibenden Hallenser Team zu wünschen, dass es das von manchem Verein bekannte Kompetenzgerangel zu vermeiden weiß und das Ziel, die betriebsfähige Erhaltung ihrer europaweit bekannten Maschine, immer vor Augen behält.

Mit einem langen Pfiff verabschieden wir uns vom Bw Wittenberge. Bald darauf haben wir auch Magdeburg und eine bis dorthin Vorspann leistende V 180 hinter uns gelassen. Mit 100 km/h wischen nun entlang der Hauptstrecke über Köthen verdutzte Gesichter hinter Schranken an uns vorbei. Mit leerem Blick begegnen wir obszönen Gesten unterbelichteter Jugendlicher, freuen uns über winkende Hände in Stellwerksfenstern und Fahrt zeigende Formsignale. Weit ist es nicht mehr. Nach etlichen Stunden auf der Lok ist der Feierabend für das Personal absehbar. Doch zuvor will noch die Wagengarnitur nach Leipzig gebracht und die Lz-Fahrt zurück nach Halle absolviert werden.

Mit Erscheinen des MEB sollte die Kesselfristverlängerung im Meininger Dampflokwerk beendet sein, so dass unser „Roaring Monster", wie 03 1010 von den Engländern genannt wird, Jung und Alt auch weiterhin begeistern kann. 2014 wäre die erste 03^{10} 75 Jahre alt geworden. Das Jubiläum der 03 1010 kann dann im nächsten Jahr gefeiert werden. □ *Olaf Haensch*



FOTOS (2): OLAF HAENSCH

Sebastian Werner gehört zum Hallenser Pflegekollektiv der Museumslok. Am 16. Juni 2014 war er für den Kessel verantwortlich.

Sanftes Licht streift 03 1010 am Morgen des 22. September 2012 bei Niederwalgern.

FOTO: VOLKER THALHÄUSER

Ein bekannter Hersbrucker Veranstalter von Bahnreisen ist seit über einem Jahrzehnt auch als Eisenbahnverkehrs-Unternehmen tätig und besitzt nun einen Großdiesel.



My 1155 der Altmark Rail übernahm einen Sonderzug. So wurde die Veranstaltung zu einem echten Erlebnis für Freunde des Dieselantriebs.

Zuwachs bei der IGE

Die IGE Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH hat der 1963 bei Gmeinder gebauten 216 224 neues Leben eingehaucht. In Eigenregie wurde der frühere DB-Diesel in den Werkstätten der Passauer Eisenbahnfreunde aufgearbeitet und in der ursprünglichen, altroten Farbgebung gespritzt. Die 216 wird künftig das Programm der IGE als Zugpferd unterstützen und mit den blauen Reisezugwagen an die guten Zeiten der Eisenbahn in den 60er- und 70er-Jahren erinnern.

Die Lok wurde gerade noch rechtzeitig fertig, um am 26. Juli 2014 bei der Neueröffnung des „Reisebahnhofs" in Hersbruck rechts der Pegnitz mit Sonderfahrten teilzunehmen. Der neue Bahnhof im Stil der 50er- und 60er-Jahre stellt ein Servicekonzept der IGE mit Bistro und Fahrkartenverkauf dar. Ein Besuch lohnt sich für Reisende in jedem Fall, um etwa bei einer Tasse Kaffee historische Bilder der Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt zu betrachten. Pendlerfreundlich wird wochentags bereits um 5.30 Uhr geöffnet.

216 224 übernahm an diesem Tag einen Sonderzug von Passau über Regensburg und Nürnberg nach Hersbruck und abends wieder zurück. Im Rahmen der Neueröffnung wurden zusätzlich drei Pendelfahrten auf der landschaftlich sehr reizvollen Strecke nach Neuhaus (Pegnitz) angeboten.

Die erste Fahrt absolvierte die Nohab My 1155, die noch in Hersbruck weilte. Bei den weiteren Fahrten war 216 224 am Zug, die von den Eisenbahnfreunden schon sehnsüchtig erwartet wurde. Wie in alten Zeiten donnerte die Diesellok über die alten Gitterbrücken und zahlreichen Tunnels der zweigleisigen Hauptbahn. □

Christian Spiller/al

FOTO: CHRISTIAN SPILLER

Im ursprünglichen Bundesbahn-Rot sieht 216 224, die gerade die Pegnitzbrücke zwischen Enzendorf und Rupprechtstegen überquert, immer noch am besten aus.

Elbüberquerung

Jürgen Krebs: Die Brücke über den Elbestrom. Selbstverlag Krebs, Barby 2014. Ohne ISBN, 32 Seiten, 18 Farb- und 32 Schwarzweißabb.; Preis: 4 Euro.



◗ Die Veräußerung der denkmalgeschützten Elbebrücke in Barby, Teil der ehemaligen Kanonenbahn, Anfang 2014 war für Jürgen Krebs Anlass, eine Broschüre zu erstellen, die sich ausschließlich mit der Geschichte des Bauwerks befasst. Der ausführliche Text wird durch einige zeitgenössische Zitate belebt. Zahlreiche Abbildungen unterschiedlicher Qualität dienen der Veranschaulichung der gewaltigen Konstruktion und des 125 Jahre dauernden Eisenbahnbetriebs über die Brücke. Erhältlich ist die Publikation vor Ort, überregional per E-Mail (mail@j-krebs.eu) oder im Internet unter www.kanonenbahn.de. *oh*

Fazit:* *Ausführliche Darstellung des prägnanten Bauwerks

Über fruchtbaren Boden

Dirk Endisch: Die Hauptbahn Magdeburg – Halberstadt. Verlag Dirk Endisch, Stendal 2014. ISBN 978-3-936893-58-8, 128 Seiten, 2 Farb- und 151 Schwarzweißabbildungen, 1 Beilage; Preis: 21 Euro.



◗ Erstmals befasst sich ein Buch explizit mit der quer durch die Magdeburger Börde führenden Hauptstrecke. Die Schilderung ihrer interessanten Geschichte nimmt dabei fast 80 Seiten ein. Besondere Abschnitte widmen sich dabei den beiden schweren Zugunglücken in Langenweddingen 1967 und Hordorf 2011. Die recht ausführlichen Beschreibungen der Betriebsstellen werden durch Gleispläne, teils aus verschiedenen Jahren, ergänzt. Dem kleinen Buchformat geschuldet, konnten größere Bahnhöfe nur stark verkleinert dargestellt werden. Umso erfreulicher ist es, dass eine etwa 90 Zentimeter breite Zeichnung des Bahnhofs Oschersleben lose beiliegt. Platz im Buch fanden auch die Anschlussgleise der Strecke sowie Loklisten der anliegenden Industrie- und Agrarwerke mit Angaben zu Herkunft und Verbleib. Ein abschließendes Kapitel widmet sich dem Betriebsmaschinendienst und dem Traktionswechsel, welcher 1988 auf dieser Strecke das offizielle Dampfende bei der Deutschen Reichsbahn einläutete. *oh*

Fazit:* *Ausführliches Werk über die Börde-Hauptstrecke

Dampf-Höhepunkte

Stefan Vockrodt: Big Steam – Höhepunkte des nordamerikanischen Dampflokbaus im 20. Jahrhundert. DGEG-Medien, Hövelhof 2014. ISBN: 978-3937189765, 212 Seiten, zirka 240 Abb.; Preis: 34,80 Euro.



◗ In keiner Region der Erde gab es beeindruckendere Dampfloks als in Nordamerika. Als Big Boys oder Alleghenys waren sie weltweit bekannt. Sie imponierten nicht nur durch ihre schiere Größe, sondern auch durch ihre Leistungsfähigkeit und die Vielzahl unterschiedlichster Typen, die dem privaten US-Bahnsystem geschuldet waren. Stefan Vockrodts Buch liefert eine gute Darstellung der wichtigsten Dampflok-Entwicklungen und -typen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. In fünf großen Kapiteln führt der Autor zunächst in die Thematik ein und legt anschließend den Fokus auf vier große Regionen und ihre Besonderheiten. Die bedeutendsten Dampfloktypen dieser Zeitspanne werden auch im Bild gezeigt, besonders lobenswert sind die farbigen Abbildungen in der Buchmitte. Auffällig ist der angenehme Erzählstil. Stefan Vockrodt ist ein Autor, von dem man gerne mehr lesen würde. Er macht das Buch über den reinen Wissensspeicher hinaus zum vergnüglichen Lesestoff. Ein Pluspunkt, der das Werk aus der Masse der Eisenbahnliteratur heraushebt. *al*

Fazit:* *Ein Muss für Dampffreunde und US-Einsteiger

Weißes Gold aus dem Norden

H.-D. Kienitz, C. Brecht, C. Wulfgramm: Kreidebahnen und andere Transportmittel im Raum Lägerdorf. Arbeitsgemeinschaft Drehscheibe e. V., Köln 2014. ISBN 978-3-929082-33-3, 160 S., 310 Abb., Preis: 19,80 Euro.

◗ Für die Herstellung von Portland-Zement wird Kreide benötigt. Von diesem Rohstoff gab es einst reiche Vorkommen rund um Itzehoe in Schleswig-Holstein, die mit schmal- und normalspurigen Industriebahnen, aber auch Materialseilbahnen und Pipelines abtransportiert wurden. Mit diesem Thema befasst sich das Buch



aus der Drehscheibe-Schriftenreihe in ausführlicher und informativer Weise. Faszinierend sind die sehr abwechslungsreichen und gut wiedergegebenen historischen Fotos, deren Vielzahl bei einem solch speziellen Themengebiet mehr als erstaunlich ist. Hier dürfte wirklich jeder, der sich für Industriedampf- und -diesellokomotiven begeistern kann, auf seine Kosten kommen. Die Gestaltung des Layouts hätte aber gerne etwas klarer strukturiert ausfallen dürfen. *ba*

Fazit:* *Interessante Lektüre für jeden Werksbahnkenner



Gepflegte Oldtimer unter sich: Im Kurort Jonsdorf sind beim Oldtimertreffen zur Historik Mobil solche Begegnungen vorprogrammiert.

Die Historik Mobil erlebte am ersten August-Wochenende auf Straße und Schiene im Zittauer Gebirge ihre 8. Auflage.

Volldampf durch die Epochen



„Was könnte ich alles machen, wenn ich ein bisschen Geld hätte", lautet es im Refrain des Welthits „Money, Money, Money" von ABBA, den die Band „A4u" in Bertsdorf zur Epoche-IV-Eröffnungsparty spielte.

Die überregional bekannte Festveranstaltung Historik Mobil wird in enger Zusammenarbeit zwischen der SOEG (Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft) und den Veranstaltern des Lückendorfer Bergrennens sowie der Jonsdorfer Oldtimertage gemeinsam durchgeführt. Motorsportfreunde auf zwei bis vier Rädern sehen das Highlight der dreitägigen Show im Gleichmäßigkeitsrennen, Eisenbahnfans in der Präsentation eines neuen Fahrzeugs beziehungsweise neuen Angebots der SOEG. In den vergangenen Jahren haben solche Attraktionen die Festgäste und Eisenbahnfreunde nachhaltig begeistert, etwa bei der Wiederinbetriebnahme des historischen Dieseltriebwagens VT 137 322, dem Wiederaufbau des Z.O.J.E.-Wagens Nr. 20 oder der Einweihung des Salonwagens. Weitere Höhepunkte waren die sinnvolle Komplettierung des DRG-Zuges und die weitgehende Wiederherstellung des Lieferzustandes der 99 731.

Trotz knapper Kassen Neues aufs Gleis gestellt

Die achte Auflage des Festes war der Epoche IV gewidmet. Als Hauptattraktion dachte man bei der SOEG an einen typischen Epoche-IV-Rollwagen-Güterzug. Bereits ab 1968 wurde der Güterverkehr auf der Zittauer Schmalspurbahn schrittweise reduziert und 1992 völlig eingestellt. Heute hat die SOEG In erster Linie Verpflichtungen des SPNV (Schienenpersonennahverkehr) zu erfüllen, vorhandene Investitionsmittel müssen vor allem in dieses Aufgabenfeld fließen. Dennoch gelang den SOEG-Verantwortlichen die Quadratur des Kreises. Zur Umsetzung des Projekts „Epoche-IV-Fotogüterzug mit Rollwageneinsatz" nutzte man gezielt Synergieeffekte: Ein betriebliches Erfordernis wurde in Zeiten eines geringeren Budgets mit einer Marketingidee verknüpft. Der neue SOEG-Fotogüterzug ist die intelligente Zweitnutzung des vorhandenen und ohnehin zur Sanierung anstehenden Hilfszuges.

Zwei GGw (lfd. Nr. 764 97-10-05, Bj. 1918, und 97-09-51, Bj. 1929), ein OO (lfd. Nr. 785 97-10-14) und der Packwagen 974-103 bilden das Kernstück. Diese Garnitur wird beim Einsatz als Fotozug um zwei Druckluft-Rollwagen ergänzt und stellt einen klassischen Güterzug der frühen 1970er-Jahre dar. Die beiden Rollwagen sind mit zwei Regelspurwaggons beladen. Ein Flachwagen sowie ein Hochbordwa-



Tristan Schlick vom Interessenverband Zittauer Schmalspurbahnen erneuert die Rollwagenbeschriftung. Verein und SOEG sind oft ein Team.



Der komplett neue Holzaufbau der drei Schmalspurwagen mit Kiefernholz wurde von der Jonsdorfer Tischlerei Große gefertigt.

gen mit Holzladung, der bis 1990 zum Imprägnierwerk Olbersdorf hätte gebracht werden können, stehen dafür bereit. Für den Güterzug der Epoche IV ist die Lok 99 1787-3 mit passender DR-Beschilderung ausgerüstet. Beim diesjährigen Fest pendelte der neue Zug erstmals zwischen Zittau-Vorstadt und Bertsdorf. Im Bereich bis Olbersdorf Oberdorf wurde die Fahrzeit mit Fotohalten derart verlängert, dass sogar ein Nebenherlaufen für die Fotofreunde denkbar gewesen wäre. Nach seiner Premiere bei der Historik Mobil kommt der Foto-Güterzug am 11. Oktober anlässlich einer Veranstaltung wieder auf die Strecke (www.soeg.de).

Anfang August bot das Festprogramm zwischen Zittau und den beiden Endbahnhöfen einen abwechslungsreichen Zugbetrieb mit Bespannungen in drei Bahnepochen. Der Sachsenzug mit der IV K Nr. 145 und einer Garnitur in Länderbahnlackierung ist stets ein besonderer Blickfang. Dieser klassische Personenzug lässt das Publikum quasi durch einen kleinen Türspalt der Zeit in die längst vergangene Länderbahnepoche blicken. Was uns heute mit der

Nachdem zwei Züge in Olbersdorf Oberdorf gekreuzt hatten, konnte der im dritten Bahnhofsgleis eingeschlossene Fotogüterzug nach Bertsdorf ausfahren.

Ausfahrt Bertsdorf nach Kurort Oybin: 99 749 legt sich mit dem Speisewagenzug in die Kurve hinter dem Heizhaus. Für wenige Minuten wird der Zug von einem Blättertunnel umarmt: Eisenbahn und Landschaft in perfekter Harmonie.

Farbigkeit dieser Zugkombination schon anachronistisch erscheint, war bis 1920 Alltag auf sächsischen Gleisen: Loks in Grün und Schwarz mit rostroten Fahrwerken und nach Klassen farblich unterschiedene Personenwagen diverser Bauarten.

Neben stilechten Bespannungen ermöglichte der umfangreiche Verkehr auch betriebliche Besonderheiten. So waren drei Züge in Olbersdorf Oberdorf zu sehen. Zu ihnen gehörte auch der Reichsbahnzug. Mit 99 731 und Einheitswagen kam er den Eisenbahnfreunden und Fahrgästen schon vertrauter vor. Um eine passende Einheitslok vorspannen zu können, hatte die SOEG ihre 99 731 im Jahr 2012 während eines Aufenthaltes im Dampflokwerk Meiningen weitgehend in den Lieferzustand ihres Baujahres 1929 zurückversetzen lassen.

Viele betriebliche Vorgaben spielen der SOEG bei diesen Veranstaltungen der Spitzenklasse alle Trümpfe in die Hand, so dass

Y-Streckengeographie – genial genutzt

eine perfekte und unterhaltsame Schienenshow für Eisenbahnfreunde und Fahrgäste zustande kommen kann. Neben der Vielfalt an Fahrzeugen aus vier Epochen und zwei Traktionsarten ist es insbesondere das kleine Streckennetz, das zum Vorteil gereicht. Die beiden von Bertsdorf ausgehenden Strecken (Y-Geographie) erlauben den Einsatz von Pendelzügen zu den Kurorten Oybin und Jonsdorf. Bei großen Schmalspurbahnfestivals ist auf den Gebirgsstrecken auch ein Zugbetrieb im 30-Minuten-Takt durchführbar. Darüber hinaus können Gäste die dazwischen verkehrenden Planzüge ebenfalls nutzen.

Bei der Ankunft in Kurort Jonsdorf werden den Fahrgästen zu jeder Historik Mobil ganz andere Impressionen als auf den Gleisen geboten, was jedoch ebenso fasziniert. Denn die Oldtimershow gegenüber dem Bahnhofsgebäude präsentiert wunderbar restaurierte Klassiker aus der Anfangszeit des Straßenverkehrs, von aufpolierten und fahrbereiten Pkw sowie Nutzfahrzeugen der Nachkriegszeit bis hin zu den Aufbauten der Stationärmotoren-Freunde. Etliche Oldtimerbesitzer lassen sich nicht lange bitten, für ein Rendezvous mit der Dampfeisenbahn eine Ausfahrt zu einem der vielen Bahnübergänge zu unternehmen.

Das Thema Epoche IV konnte in diesem Jahr mit dem ersten Gasteinsatz der 99 1574-5 der Döllnitzbahn im Zittauer Gebirge garniert werden. In der dargestellten Epoche verkehrte diese Lokomotivgat-



Klassiker mit neuer Lok. Erstmals konnte das Umgebindehaus hinter Jonsdorf Hp mit der Mügelner 99 1574-5 aufgenommen werden.





FOTOS: HELGE SCHOLZ

Bimmelbahn mit altem Lanz. Für wache Augen gab es Impressionen wie am Fließband.

Über den Dächern von Jonsdorf dampft der Sachsenzug mit der IVK Nr. 145 am Bergwiesenrain entlang. 1910 oder 2014? Wir wissen es zwar, aber die Frage hat ihre Berechtigung.

tung zwar schon lange nicht mehr auf der Strecke, doch so ein Gasteinsatz hätte sich bei Lokmangel im Bw Zittau durchaus abspielen können. Welche Maschine den Zug auch führt, welcher Themenzug auch im Einsatz ist, die Eindrücke vom Bahnbetrieb im kleinsten Naturpark Deutschlands mit den hier zu findenden, typischen Umgebindehäusern sind einzigartig.

Immer neue Rekorde bei den Besucherzahlen aller drei zusammengeführten Veranstaltungen, welche diesmal 15 Prozent über dem Niveau des Vorjahres lagen, sprechen für sich. Im kommenden Jahr wird zudem die 125-Jahr-Feier der Strecke Zittau – Jonsdorf – Oybin stattfinden. Die Jubiläumsfeierlichkeiten auf den Schienen der Zittauer Schmalspurbahn dauern vom 31. Juli bis 2. August 2015. Über das „Wie" wird nicht mehr diskutiert. Man arbeitet bereits an den Details. ☐ *Helge Scholz/al*



Für Freunde der Baureihe 232 waren die diesjährigen Umleitergüterzüge in Schleswig-Holstein fast ein Pflichtprogramm.

DIESELSPEKTAKEL AUF DER MARSCHBAHN

Zwischen dem 14. Juli und dem 3. August 2014 gab es aufgrund einer Sperrung der dänischen Strecke Padborg – Tinglev zahlreiche Güterzugumleitungen über die Marschbahn. Im deutschen Abschnitt der bis ins Landesinnere Dänemarks reichte, wurden alle Züge mit Russendieseln der Baureihe 232 bespannt.

Die Strecke Padborg – Tinglev war gesperrt, weil sie zurzeit zweigleisig ausgebaut wird. Zahlreiche Bahnfreunde, insbesondere solche aus Großbritannien, nutzten die Chance, die Frachtzüge auf der Marschbahn zu fotografieren, da auf dieser Linie normalerweise kein durchgehender Güterverkehr mehr stattfindet. Im Süden wurde in Itzehoe und Neumünster von Elektro- auf Dieseltraktion umgespannt, nördlicher Endpunkt der mit deutschen Dieselloks bespannten Züge war Esbjerg. Die Züge von Neumünster nutzten vor allem am Abend die eingleisige Verbindungsstrecke Jübek – Heide. Auf diesem Abschnitt wurden sogar einzelne Regional-



FOTO: BOEISEN

Auf dem dänischen Abschnitt zwischen Tondern und Bramminge ist die Strecke nur eingleisig.



FOTO: WOLLNY

In Esbjerg/Dänemark wurden die Züge von dänischen Lokomotiven, die inzwischen auch zum DB AG-Konzern gehören, übernommen.

züge durch Straßenbusse ersetzt, weil die Infrastruktur keine zusätzlichen Zugkreuzungen mehr zulässt. Insgesamt waren für die Umleitungen fast 30 Maschinen im Einsatz, die man aus ganz Deutschland zusammengezogen hatte. Teilweise wurden sogar abgestellte Loks reaktiviert. Die Maschinen kamen unter anderem aus Oberhausen im Ruhrgebiet und aus Seddin. Maschinentechnisch liefen die Umleitungsverkehre bis auf wenige Ausnahmen problemlos.

Die Umleiter von und nach Itzehoe nahmen den direkten Weg über die Marschbahn und passierten damit auch die imposante, 42 Meter hohe Brücke bei Hochdonn über den Nord-Ostsee-Kanal. Diese Hochbrücke weist bei ihrer längsten Öffnung über dem Kanal eine Stützweite von



FOTO: SCHMIDT

Betrieblich interessant ist die Eisenbahndrehbrücke über die Eider bei Friedrichstadt, die vom Fahrdienstleiter vor Ort bedient wird.



KARTE: SAMMLUNG FLEISCHER

Durch die Streckensperrung zwischen Padborg und Tinglev mussten die Güterzüge über Esbjerg geleitet werden.



Ein markantes und unverwechselbares Motiv ergibt sich bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Niebüll mit der Autoverladung nach Sylt.

FOTO: WOLLNY

143 Metern auf. Ihre Gesamtlänge beträgt 2218 Meter. Allerdings mussten die dort verkehrenden Güterzüge gekürzt werden, weil das Gesamtzuggewicht auf der Hochbrücke auf maximal 1000 Tonnen beschränkt ist. Zusätzlich gibt es auf der Hochbrücke ein Begegnungsverbot. Daher wurden so viele Züge wie möglich über Jübek umgeleitet.

Ein weiterer interessanter Punkt, an dem sich die umgeleiteten Marschbahnzüge nach Itzehoe zeigten, war die Eisenbahndrehbrücke über die Eider südlich von Husum.

Auch die einflügelige Klappbrücke nördlich des Bahnhofs Husum, ein bekanntes Fotomotiv, wurde passiert. Allerdings bereitete sie während der Umleitungsphase immer wieder massive Probleme, so dass der Zugverkehr teils stundenlang unterbrochen war.

Wer das Spektakel verpasst hat, kann sich auf 2015 freuen: Die Strecke Vojens – Vamdrup ist an Ostern für fünf Tage sowie im Sommer vom 13. Juli bis zum 3. August 2015 gesperrt. So gibt es erneut Umleitungsverkehr. □ *Korbinian Fleischer*

FOTO: FLEISCHER

Die stählerne Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Hochdonn: ein Höhepunkt der Marschbahn im wahrsten Sinne.

✉ Lücke geschlossen

Betrifft: „Der Ausschlacker", Heft 9/2014

Selbst mit der Dampfeisenbahn groß geworden, erst als Heizer dann Lokführer, bin ich mit den nicht so schönen Seiten dieser Arbeiten recht gut



vertraut. So möchte ich auch zum Andenken an meine Kollegen noch eine Lücke in dem Bericht schließen. Klar, bei den Museumsbahnen obliegt das Ausschlacken den Heizern und Lokführern, denn wer sollte sonst diese Tätigkeiten verrichten? Doch auch früher gab es so eine Zeit, wie etwa bei uns im Bw Saalfeld, als 1980 die Öler durch Kohleloks ersetzt wurden. Da es keine Ausschlacker mehr gab, mussten die Lokpersonale wohl oder übel dieses schmutzige Geschäft selbst übernehmen. Man bedenke, es handelte sich nicht um Museumssonderfahrten, sondern normalen täglichen Plandienst. Wir haben die Bürde auf uns genommen, ohne zu jammern, denn wir sind gern mit der Dampflok gefahren. Auf dem Foto von dieser schweren, schmutzigen Arbeit vom 22. Mai 1980 reinigt mein Heizer im Bw Leipzig West nach der Fahrt mit D 504 Saalfeld – Halle und P 7337 Halle – Leipzig die Rauchkammer. Recht gut zu sehen ist, wie gefährlich das Ausschaufeln der Rauchkammer wegen des schlechten Standes war. So steht mein Heizer sogar mit dem rechten Bein auf der Loklaterne der 01 2204. *Ralf Göhl*
E-Mail

✉ Um die Ecke gedacht

Betrifft: „Auf Wiedersehen Dr. Haucke", Heft 8/2014

Als ich den Leserbrief von Herrn Wanninger aus Straubing las, musste ich erst mal lachen. Auch ich bin ein treuer Stammleser und manchmal musste auch ich zwei- oder dreimal lesen, bevor ich begriff, was er (Dr. Haucke) meint. Danach musste ich über den über fünf Ecken zu denkenden Artikel und über mich selbst teils herzhaft lachen. Aber das hat den „Standpunkt" auch ausgezeichnet, denke ich. Übrigens lese ich den Modelleisenbahner seit zirka 1977. Mein Opa war Lokführer bei der Preßnitztalbahn und Abonnent des



Modelleisenbahners seit dem ersten Heft. Mangels Zeit habe ich den MEB mit in den Urlaub auf die Insel Rügen genommen, um ihn dort in Ruhe zu studieren. *Roy Hübner*
E-Mail

✉ Fehlt

Betrifft: „Gleise und Normen", Heft 9/2014

Schade, dass der Artikel nicht NEM 340 beschreibt, obwohl diese Norm alle Dreileiter-Modellbahner betrifft. Eine fehlende Berücksichtigung der NEM 340 führt bei Dreileiter-Anlagen zu Entgleisungen.
Gert Johansen, Dänemark

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.



FOTO: SLG. PETERLEIN

Nach 1906 posieren Eisenbahner des Lokbahnhofs Pößneck vor der preußischen T3 „6132 Erfurt“, gebaut 1897 bei Hagans und später bei der DR als 89 6006 bis 1963 im Einsatz.

Als kurze Stichbahn hätte die romantische Orlabahn bei der DBAG eigentlich längst zum alten Eisen gehören sollen. Aber es kam anders, und so erlebt die Strecke 2014, erfolgreicher denn je, ihr 125-jähriges Bestehen.

Stündlich grüßt die Bimmel

Anders als Anfang Oktober 1989 wird es ein leises Jubiläum werden, wenn die Orlabahn nach dem 1. Oktober 2014 in ihr 126. Jahr fährt. Damals hatten der DMV und die DR neun Tage lang Plan- und Sonderzüge mit der 74 1230 am Flüsschen Orla entlang geschickt, dazu donnerten 01 531 und 44 1093, ebenfalls vor Planzügen, durch das Saaletal. Auch im wiedervereinigten Deutschland war die Orlabahn noch gelegentlich Schauplatz für Plandampfveranstaltungen und Sonderfahrten, um an vergangene Zeiten zu erinnern. Damals mit dabei war der aus Pößneck stammende Lokführer Ralf Göhl. In seinen Kindertagen stellte der gleich auf der anderen Straßenseite gelegene untere Bahnhof den schönsten Spielplatz der Welt dar: „Mit dem Preußenpfiff und dem Bim, Bim, Bim der 93 sowie ihren Auspuffschlägen beim Rangieren prägte die Orla-Bimmel im



FOTO: KARL-FRIEDRICH SEITZ

Die preußische T 14 löste in den 1950er-Jahren die kleinen T 12 auf der Orlabahn ab. Am 20. Oktober 1968 bespannt 93 304 einen Pmg in Orlamünde.



Orlamünde - Oppurg. (32)

882	884	886	888	km	ZN.	ZN.	881	883	885	887
7 18	11 28	2 45	7 10	—	ab Orlamünde	an	5 16	9 27	1 17	5 25
7 21	11 31	2 49	7 13	1	↓ Freienorla	↑	5 13	9 25	1 15	5 22
7 31	11 41	3 01	7 23	6	Langenorla		5 04	9 15	1 05	5 10
7 36	11 46	3 07	7 28	7	↓ Kleindembach	↑	4 59	9 09 W	12 59	4 59
7 44	11 54	3 17	7 36	12	an Pößneck	ab	4 44	9 00	12 50	4 43
7 56	12 08	W	7 45		ab unt. Bf.	an	4 26	8 28	12 36	. .
8 04	12 16	. .	7 54	15	an Oppurg	ab	4 18	8 20	12 28	. .

Bis zu vier Zugpaare sah der Sommerfahrplan 1920 zwischen Orlamünde, Pößneck und Oppurg vor. Heute sind es bis zu 14 am Tag.

Unterbewusstsein sehr früh mein kindliches Leben. Gefesselt schauten wir Kinder stundenlang dem umfangreichen Rangierbetrieb zu, wenn der Gmp eingetroffen war. Die Frachten mussten verteilt werden. Es gab nicht nur eine Ladestraße, wo hauptsächlich Kohlen für den ansässigen Kohlenhandel umgeschlagen wurden, sondern auch einen riesigen Güterschuppen. Außerdem waren ein Anschluss für das Gaswerk und die Minol-Abfüllung zu bedienen. Auch die ersten Schuljahre in der kleinen ländlichen Köstitzer Schule, wo die Strecke direkt vorbeiführte, waren kaum anders: Kurz vorm Schrankenposten 1 in der Jenaer Straße machte die Bimmel ihrem Namen alle Ehre", erinnert sich Göhl gerne zurück. Da sein Onkel Otto Heizer auf der Bimmel war, verstand es sich von selbst, dass auch der Lokschuppen für den kleinen Ralf immer offenstand: „Frühzeitig war es mir glücklicherweise vergönnt, hoch in den Führerstand krabbeln zu dürfen und dort den alten Meister genau beobachten zu können." Eigentlich wollte Göhl Rundfunkmechaniker werden, doch hatte der Onkel später ein gutes Wort im Bw Saalfeld für ihn eingelegt. Und so kam es, dass Göhl später selbst die Schaufel auf der T 14 im Orlatal schwang, wie er erzählt: „Alles verlief in einer urigen Atmosphäre. Drei Lokführer und vier Heizer fuhren im Zweischichtdienst.

Damals herrschte urige Nebenbahn-Romantik

Den Schuppendienst in der Nacht deckte ein Heizer ab. Stress kannten wir nicht." Der Kontakt zu den Fahrgästen habe dazugehört wie das Salz in der Suppe. Nach kurzer Zeit habe man sich gekannt und auch mal geneckt. „Bei jedem Halt begrüßten wir die Stammfahrgäste der Arbeiterzüge und vor der Abfahrt hallte die Frage ‚Seid ihr alle da?' übern Bahnsteig", erinnert sich Göhl. Eines allerdings hasste er damals: „Bei der 93 die Kohlen vom Boden hoch zu schaufeln, ging mir selbst als junger Kerl schon aufs Kreuz. Wie das nur die Alten schafften?" Danach fragt heute kaum noch jemand, eher nach dem Erfolgsrezept der kleinen Bahn.

Dass im Jahr 2000 die erste Thüringer Landesgartenschau in Pößneck stattfand, sollte sich für „die Bimmel", wie Einheimische ihre Bahn heute noch nennen, als Glücksfall erweisen. Die Deutsche Bahn AG nahm die Großveranstaltung zum Anlass, die Nebenbahn einer umfassenden



FOTOS (2): HELMUT PETERLEIN

Ende der 60er-Jahre macht sich 83 1010 in Pößneck auf den Weg nach Orlamünde.

Sanierung zu unterziehen. Eine solche war auch dringend geboten, anderenfalls hätten die fast völlig stagnierenden Fahrgastzahlen der Bahn das Genick gebrochen. Bedrohlich dunkle Wolken waren über ihrem Schienenstrang aufgezogen. Denn seit 1995 verkehrten an Wochenenden schon keine Züge mehr, und zum Fahrplanwechsel im Mai 1998 war der Bahnverkehr mangels Bestellung vorübergehend sogar völlig zum Erliegen gekommen. Für das Fortkommen der paar übrig gebliebenen Beförderungsfälle sorgten nun Busse. Auch der Güterverkehr war bereits seit dem 16. Januar 1995 Geschichte. An diesem Tag hatte 346 804 die letzten Güterwagen abgeholt.

Nach der Sanierung in den Jahren 1999 und 2000 waren es mehrere Faktoren, welche die Fahrgastzahlen schnell wieder wachsen ließen: Zum einen verkehrten nun



Nicht wegzudenken waren damals die Kurbelwerke an den Bahnübergängen, wie dieses am Haltepunkt Freienorla.

statt abgehalfterter 204 oder (ab 1996) 219 mit einem einzelnen, höchstens zwei armseligen Reisezugwagen nun vergleichsweise moderne Triebwagen. Zum anderen war die Fahrzeit zwischen Orlamünde und Pöß-



FOTO: RALF GÖHL

100 Jahre Orlabahn 1989: DR-Plandampf vom Feinsten auf der Orlabahn mit der Wustermarker T 12 sowie der Saalfelder 01 531 und 44 1093 aus Sangerhausen auf der Saalebahn.

Dieselloks der V 100-Familie gelangten mit dem Traktionswandel ab 1971 ins Orlatal, wo sie zusammen mit Loks der BR 106 den Verkehr bis in die 90er-Jahre abwickelten.

neck unt. Bf von 27 auf 16 Minuten verringert und somit fast halbiert worden. Zudem lief der Verkehr in einem leicht verstädlichen Takt. Ebenfalls von großer Bedeutung: Seit 2001 sind die Züge bis nach Jena Saalbf durchgebunden. Das ermöglicht ein umsteigefreies Reisen in die nächste Großstadt

Moderner Taktverkehr und umstiegsfrei bis Jena

und bietet dort, im Bahnhof Jena-Paradies, den Anschluss an die ICE im Fernverkehr Richtung Bayern, Halle/Leipzig, Berlin oder Hamburg.

Zunächst kamen Triebwagen der BR 628 zum Einsatz. Später wurden sie durch die Wale der BR 641 ersetzt, bis diese manchmal so überfüllt waren, dass Desiros der BR 642 eingeführt wurden. Allein von 2002 bis 2005 erlebte die kleine Strecke einen Zuwachs von 52,5 Prozent, was mehr als 900 Reisende täglich darstellte.

Im Sommer 2010 gewann die Erfurter Bahn die Ausschreibung des Ostthüringer Dieselnetzes, zu welchem auch die Orlabahn gehört. Seit Sommer 2012 bestreitet sie nun mit ihren grün-weißen Regioshuttles den Gesamtverkehr für 12,5 Jahre. In den Wochen zuvor hatte es Zugausfälle und Schienenersatzverkehr gegeben, da sich vermehrt Lokführer der DB AG krank gemeldet hatten. Die Häufung wurde den psychischen Belastungen und der Angst um die Arbeitsplätze zugeschrieben. Schließlich wechselten sodann auch 50 DB AG-Mitarbeiter zur Erfurter Bahn.

Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen zum diesjährigen Streckengeburtstag lassen der dichte Taktfahrplan, die komplett zurückgebaute Infrastruktur und die Reduzierung der gesamten Orlabahn auf eine einzige Weiche – die des Abzweigs in Orlamünde – nicht zu. Allerdings hat sich der Modellbahnclub „Orlabahn" in Pößneck das Jubiläum für seine Ausstellung in der Shedhalle auf die Fahnen geschrieben. Sie dauert vom 31. Oktober bis zum 2. November 2014. ☐ *Olaf Haensch*



KARTE: MEB-ARCHIV

Auf dem Kartenausschnitt aus den 1940er-Jahren ist noch die Fortführung der eingleisigen Nebenbahn entlang der Orla nach Oppurg, abgebaut 1946, dargestellt.

FOTOS (2): RAINER ALBRECHT



Am 19. Mai 2002 wurde am Bahnübergang Jenaer Straße in Pößneck noch gekurbelt. Die 642 der DB AG sind inzwischen durch Regioshuttle der Erfurter Bahn ersetzt worden.

www.bahnreise-wiki.de

Bahnfahren will gelernt sein

Wer mit dem Zug verreisen will, findet auf der Seite dieses Mitmach-Projektes wertvolle Tipps.

Wenn es um eine Bahnreise geht, gelangt man oft zur Erkenntnis, dass anscheinend alles immer umständlicher wird. Dagegen möchte ein Wikipedia-ähnliches Mitmachlexikon nun ankämpfen. Von den verschiedenen Tarifsystemen über die Bordgastronomie bis hin zu den immer seltener werdenden Kurswagen wird jeder Aspekt einer Bahnfahrt durch Deutschland und das benachbarte Ausland berücksichtigt. Mittlerweile ist das Bahnreise-Wiki schon gut mit Informationen gefüllt, auch mit solchen eher kurioser Natur: Ängstliche Nutzer des noch immer sichersten Verkehrsmittels finden besondere Hinweise für den vermeintlich sichersten Platz im Falle eines Zugunglücks.

www.reichsbahntriebwagen.de

Dampf, Benzol und Diesel

Wer eine gute Chronik über die Entwicklung von Triebwagen sucht, wird hier fündig.

Diese private Homepage hat sich der durchaus spannenden Geschichte der Triebwagentechnik in der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg verschrieben. Die Seite bietet Infos zu praktisch sämtlichen Triebwagenbauarten der Vorkriegsjahre, von den zaghaften Anfängen zur Länderbahnzeit bis hin zum Triebwagenboom bei der Deutschen Reichsbahn. Dazu werden auch gleich die passenden H0-Modelle vorgestellt, vom Großserienangebot bis hin zum Eigenbau. Auch die Literatur- und Linkliste sind einen Blick wert.

www.stw1-schelklingen.de



Alle Flügel auf Hp1

Das historische Stellwerk in Schelklingen

Viele Vereine kümmern sich ausgiebig um historische Bahnfahrzeuge, wogegen auch nichts einzuwenden ist. Wenn man sich für die Signaltechnik früherer Zeiten begeistert, kann man jedoch schon mal ins Grübeln kommen, warum die interessante Infrastruktur vergangener Epochen in der Szene kaum gewürdigt wird. Das kann von Emanuel Königer und seinen Mitstreitern aus Baden-Württemberg nicht behauptet werden. Seit Jahren versuchen sie, das historische mechanische Stellwerk der K.W.St.E.-Einheitsbauart als funktionsfähiges Museumsstellwerk zu erhalten. Die Seite informiert auch über die Geschichte des Bahnhofs Schelklingen an der Donautalbahn. Aktuelle Ereignisse und interessante Fakten zur Eisenbahn in dieser Region kommen ebenfalls nicht zu kurz.



Mit Volldampf ist die spätere Museumslok 01 1100 mit dem D 184 (Wilhelmshafen – Zürich) am 30. März 1965 durch den Bahnhof von Grossen Linden gebraust.



Bei Kirch-Göns hat die mit Ölfeuerung ausgerüstete 44 100 am 30. März 1965 für die Abwanderung etlicher Reisender von der Schiene zur Straße gesorgt, indem sie Blechkarossen aus Wolfsburg nach Hessen brachte.



Im Sommerfahrplan 1963 war der D 184 noch mit einer Garnitur der SBB ausgerüstet, der im Kopfbahnhof Kassel Verstärkungswagen vorangestellt worden waren. Viele Jahre lang war eine Lok der Baureihe 10 planmäßig vor diesem Zug eingesetzt. Auf dem heute von einem Neubau abgelösten Rosental-Viadukt über die Usa in Friedberg waren die Elektrifizierungsarbeiten am 15. Juli noch in vollem Gange.



Ebenfalls am 15. Juli 1963 war 78 452 in der fruchtbaren Wetterau bei Niedermörlen mit dem Personenzug 1743, der eine Augenweide für jeden Modellbahner ist, von Frankfurt nach Kassel unterwegs.



Einmal quer durch Südhessen, vorbei an der Mainmetropole Frankfurt, führt dieser Abschnitt von Dr. Brünings Epoche-III-Reise bis ins unterfränkische Würzburg.

Mit Volldampf über die Usa

Auf dem Weg vom Sauerland zum Bayernland folgt in diesem Heft der Abschnitt von Gießen nach Würzburg in Fortsetzung der im Modelleisenbahner 9/2013 beschriebenen Strecke von der Sieg zur Lahn und des bereits im Modelleisenbahner 8/2012 und 1/2013 vorgestellten Steigungs-Abschnitts zwischen Altenhundem und Welschen-Ennest. Auch dazu sei zum besseren Verständnis der Streckenführung ein Blick in die Geschichte gestattet.

Wir erinnern uns, dass die Gleise von Siegen über Betzdorf seit dem 12. Januar 1862 in Gießen mit der Main-Weser-Bahn verbunden waren. Gießen war bereits seit dem 25. August 1850 von Kassel aus mit dem Zug erreichbar, während der Anschluss von Frankfurt bis zum 15. Mai 1852 gedauert hat, weil ein mit tonhaltigem Erdreich aufgeschütteter Damm bei Großen Linden mehrfach weggerutscht war.

Der Weg nach Bayern folgt bis Friedberg der Main-Weser-Bahn und führt seit dem 15. September 1881 unter Umgehung von Frankfurt/Main über eine hauptsächlich von Güter- und Nahverkehrszügen befahrene Abkürzung nach Hanau und über eine Verbindungskurve am Hanauer Hauptbahnhof vorbei nach Großkrotzenburg direkt zur am 22. Juni 1854 eröffneten Strecke nach Aschaffenburg. Dort trifft sie auf die am 1. Oktober 1854 eröffnete Bayerische-Ludwigs-Westbahn, die durch den Spessart nach Würzburg führt. Auf dem Weg durch Hessen sind ab Gie-



Am 27. Juli 1958 war 39067 mit einem klassischen Wagenpark nach Frankfurt unterwegs. Am 275 Meter langen Friedberger Rosental-Viadukt, der in 16 Metern Höhe auf 24 Bögen das Tal der Usa überquert, waren noch Telegrafendrähte vorhanden. Heute befindet sich zwischen diesem und dem dahinter liegenden Viadukt der Nebenstrecke nach Hungen und Nidda eine moderne Betonbrücke für die Main-Weser-Bahn.

ßen einige Höhenmeter zu überwinden, bis die Gleise südlich von Kirch-Göns den römischen Limes überqueren und ab der früheren Blockstelle Gambacher Wald bergab nach Butzbach in die Wetterau führen. Danach sind auf Kunstbauten einige quer zur Strecke verlaufende Täler zu überbrücken, vor Friedberg das Rosenbach-Tal der aus dem Taunus kommenden Usa. Südlich des großen Güterbahnhofs kreuzt die der Landschaft ihren Namen gebende Wetter, kurz danach bei Assenheim die Nidda, bei Heldenbergen die Nidder und in Hanau noch die Kinzig. Von Friedberg geht es bergab bis zum Wetter-Viadukt,

Hinweg über Usa, Wetter, Nidda und Nidder

dann mit bis zu zehn Promille aufwärts bis Erbstadt-Kaichen, von dort im Gefälle mit zehn Promille zum Bahnhof Heldenbergen-Windecken (heute Nidderau), ab dort erneut mit bis zu elf Promille bergauf bis kurz nach Ostheim und schließlich mit



Bereits im Herbst 1957 sind die ersten Loks der Baureihe E50 in Aschaffenburg stationiert worden. Dort musste nach Westen auf Dampfloks umgespannt werden, denn erst ab Januar 1958 ist es elektrisch über Hanau nach Frankfurt und ab September 1960 von Hanau nach Friedberg gegangen. Am 9. Februar 1958 waren daher 441671 und 44381 neben E50005, E50002 und E50001 im Bw Aschaffenburg anzutreffen.



Am 20. Juni 1957, dem Fronleichnamstag, war ich mit dem Moped auf dem Weg nach Würzburg. Nahe der Unterführung der Bundesstraße 26 bei Hain im Spessart hat sich 44145 mit einem schweren Güterzug über die Steilrampe gequält. Ab Aschaffenburg hatte bereits eine 94 am Zugschluss nachgeschoben und ab Laufach zusätzlich eine 95. Trotzdem ist der Zug nur in Schrittgeschwindigkeit am Fotografen vorbeigekommen.

FOTOS: DR. ROLF BRÜNING



Im Bahnhof von Heigenbrücken hat am 22. August 1957 eine 44 mit ihrem Güterzug auf dem Nebengleis gewartet, um einen Personenzug vorbei zu lassen. Auch heute noch müssen überholte oder kreuzende Züge weit vor dem Ausfahrsignal anhalten, um Reisenden nicht den Zugang zu den Bahnsteigen an Gleis 2 beziehungsweise Gleis 3 zu versperren.

maximal acht Promille bergab nach Hanau. Bis Aschaffenburg hatten die Heizer früher wenig Arbeit, aber von dort geht es in den Spessart.

Auf der langen Steigung bis Laufach gab es zu Dampfzeiten hinter einem schweren Güterzug oft schon eine erste Schiebelok der Baureihe 94. In Laufach haben schwere Tenderloks der Baureihe 95 bereitgestanden, die auch Schnellzügen über die Steilrampe mit bis zu 22,5 Promille nach Heigenbrücken geholfen haben. Weniger steil führt die Strecke auf der Ostseite wieder hinab zum Main, dem sie von Lohr bis Würzburg folgt.

Von Würzburg bis Aschaffenburg wurde der elektrische Betrieb am 26. September 1957 eröffnet, und seit Herbst 1957 waren nagelneue E 50 als Schubloks im Einsatz, später E 94, dann wieder E 50 und auch heute noch Loks der BR 151. Als diese für private Güterzüge nicht zur Verfügung standen, konnte man dort eine blaue E 94 in Gestalt der 1020.041 der MWB (Mittelweser-Bahn) bewundern oder zeitweise auch eine 145 der R4C (Rail for Chem). Zurzeit sind zwischen Laufach und Heigenbrücken umfangreiche Bauarbeiten im Gange, um die Strecke mit maximal zwölf Promille neu zu gestalten und den mehr als 100 Jahre alten Schwarzkopf-Tunnel zu ersetzen. Die neue Strecke wird erst östlich von Heigenbrücken das Lohrtal erreichen.

Zur elektrischen Zugförderung ist anzumerken, dass zwar die Eröffnung nach Frankfurt am 15. Januar 1958 erfolgt ist, aber für Güterzüge nach Norden blieb es beim Lokwechsel in Aschaffenburg. Erst ab dem 12. August 1960 konnten E-loks von Hanau bis Friedberg fahren, so dass dort umgespannt wurde. Erst nach dem 14. Mai 1965 fuhren die Züge auf der Main-Weser-Bahn von Frankfurt nach Gießen und weiter über Siegen bis Hagen unter dem Fahrdraht. □ *Dr. Rolf Brüning*



Für Güterzüge von Gemünden über Schweinfurt nach Bamberg, die nicht durch das Werntal nach Waigolshausen, sondern über Würzburg gefahren sind, hat es auf der Steigung bis Rottendorf oft elektrische Hilfe gegeben. So war auch E 44 097 am 24. September 1964 einer Dampf-44 in der Ausfahrt des Würzburger Hauptbahnhofs behilflich.

VERKAUFEN

SUCHEN

TAUSCHEN



GÜTERBAHNHOF

VERKÄUFE
Dies + Das

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebnis-welt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

www.modellbahnservice.de

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Umbau Piko Antriebstechnik zu super Fahreigenschaften und dreifache Zugleistung

Saxonia	66,00 €	BR 94/106/118/120	67,00 €
BR 01, 03, 41	125,00 €	BR 110/ES 499	63,00 €
BR 38	92,00 €	BR 130	88,00 €
BR 52 (Kondens)	66,00 €	BN 150	54,00 €
BR 55	99,00 €	VT 185	69,50 €
BR 64/75/58	73,00 €	VT (MOTOR MITTIG)	52,00 €
BR 86/95/57	84,00 €		

Fertigmodelle der Sächs. u. der Harz. Schmalspurb.
Ladegüter aus eigener Produktion in TT, H0, H0e.
Hobby-Eck zu Top-Preisen!
09577 Niederwiesa · Eubaer Str. 44
Tel. (0 37 26) 64 89 · www.hobby-eck.net

Eisenbahn-Sammler-Börse EUST, 01.11.2014, 10–17 Uhr im Bürgerhaus 04509 Delitzsch, Ausst. „Königl. Sächs. Eisenbahn", 19 Uhr Sammlerstammtisch. Info-Tel.: 034202/61361, E-Mail: schoettge@t-online.de, www.eisenbahneruniform.de.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.schauffele-modellbau.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. www.modellbaupeter.com, Tel.: 0351/4759994.



www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Verkaufe fertig gebauten B+K Bekohlungskran Rosenheim, Kranbrücke, Bekohlungsanlage und Kibri großer Wasserturm. Bausätze 33.003, Untersuchungsgrube 33.004, Entschlackungsanlage 33.006, Hochbansen 33.011, Löschegruben, Bausätze nicht geprüft. Teile von abgebautem 15-ständigen Lokschuppen Düsseldorf, zum Basteln. Privatverkauf gegen schriftl. Gebot, keine Rücknahme. Theo Hagdorn, Langestr. 20, 74523 Schw. Hall. Tel.: 0791/52852.

www.modellbau-chocholaty.de

Freunde-Vereine der E94 dt. Krokodil. Gebe aus Altersgr. meine große Sammlung an Originalteilen ab, z.B. Führerstand, Lampen, Stromabn., Leistungsschilder, Fotos, Bremsklotz Dat. 1941, Bremszettel, Fahrbefehle u.v.m. Sende gerne Bilder zu. L. Tischer, Gartenstr. 6, 96358 Teuschnitz, Tel.: 09268/7471. Preis VB.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

Modellbahnlackierer aufgepasst!
Alle RAL-Farbtöne speziell für DB, DR, DRG, u.a. Bahnen sind in Sprühdosen zu 400 ml erhältlich bei: G. B. Schrock, Tel.: 02 51/39 63 98 20

www.cdt-werbedruck.de
Fotorealistische Kartonmodelle H0 und H0m
fahrbereit vorbereitet
Tel.: 03 71/5 36 25 37



Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.lok-doc-wevering.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

www.spur-0.de

0: BR216 (V160) DB, T3 DR, einige 2 achs. Pers.- u. Güterwg. unbenutzt. Viele MEB Hefte an Selbstabholer. Tel.: 030/53002793.

www.modelltom.com

LGB-Privatsammlung - Stuttgart (LGB-Liebhaber von 1982–2003) verkauft altershalber komplett, sehr gepflegte LGB-Sammlung (wie Neuzustand - NP DM 27.500,–). Preisvorstellung: VB € 9500,–, detaillierte Anfragen bitte an E-Mail: info@sued westlicht.de. Tel.: 0711/6402030, Fax: 0711/602259.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

stangel MODELLBAHNBAU
www.stangel.pl
Gebäudemodelle Dioramen Anlagenbau Zubehör

rautenhaus digital®
RMX - Multiprotokoll-Modellbahnsteuerung in Echtzeit

Auf Knopfdruck!



Das Tastermodul SLX819N ist eine komplette Neuentwicklung. Wie alle Geräte der neuen N-Systemfamilie verfügt auch dieses über einen update-fähigen Prozessor und ist mit 7-poligen, zum SX-Bus kompatiblen Buchsen ausgestattet. Das SLX819N verfügt über 16 Eingänge, die sehr flexibel als Taster, Ein/Aus-Schalter oder Umschalter konfiguriert werden können. So lassen sich beliebige potentialfreie Kontakte, wie beispielsweise Taster und Schalter eines Gleisbildstellpultes an das Tastermodul anschliessen, um die Tastendrucke etc. in den Anlagenbetrieb und die Anlagensteuerung einzubeziehen.

rautenhaus digital erhalten sie im engagierten Fachhandel und bei den rautenhaus digital-Vertriebspartnern. Deren Adressen finden Sie im Internet unter http://www.rautenhaus-digital.de - oder rufen Sie an unter +49 (0)2154 951318. Sie erreichen uns täglich bis 19.00 Uhr.

MESSENEUHEITEN 2014 ZU SUPER-PREISEN
Internet-SHOP mit Schnäppchenmarkt
www.mueller-versand.de
e-mail: mueller-versand@t-online.de
Fordern Sie unsere kostenlose Neuheiteninformation 2014 mit farbigen Original-Prospekten verschiedener Hersteller an!
Mueller-Versand • Postfach 210914 • 76159 Karlsruhe • Tel.: 0721 / 1 61 07 10 • Fax: 0721 / 1 61 07 11

Modelltechnik – Modellbahnen
Inhaber: Lars Hempelt
Neuer Standort:
Schandauer Str. 96 • 01277 Dresden
Tel.: 0351/3100290 • Fax: 0351/3100291
www.hempelt-modellbahn.de
Anlagenbau • Digitalservice • Reparaturen
Vor-Ort-Service • An- und Verkauf • Versand



Modell Eisen Bahner

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL

Eisenbahn JOURNAL

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 165.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, vierfache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 47.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Anzeigenschluss für Heft 12/2014 ist der 10.10.2014

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht.
Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2013

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.lokraritaetenstuebchen.de

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

Rc. 64297 € 160,–, 23105/4 € 80,–, 573088/573468 € 80,–, 98301 € 40,–, 1151 CFL Diesel € 40,–. Riv. 89656 m. FH-Motor € 60,–. Tx. 38432 € 80,–, 541556 € 40,–. Li. 05003 Max. Mot. € 120,–, MaK Niag Nr. 3 € 50,–. Fl. 86457 € 80,–, 86534 € 80,–, 03094 € 100,–. Kato ETA 176004 + ESA 176008 € 120,–. Tel.: 06274/927632.

www.jbmodellbahnservice.de

www.modelleisenbahn.com

www.mbla.de

www.spiel-hobby-Hank.de

Auflösung meiner Märklin Digital H0-Anlage: ca. 18 Loks, 80 Pers.- + Güterwagen, 50 Signale, K-Gleise, Drehscheibe für WDP-Computersteuerung umgebaut, div. Bausätze u. Zubehör. Liste anfordern unter E-Mail: wolf-dieter.luedtke@t-online.de oder Tel.: 0178/4729770.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

www.menzels-lokschuppen.de

www.modelltechnik-ziegler.de

www.suchundfind-stuttgart.de

SCHMALSPUR EGGER-BAHN, Bemo, Jouef, Liliput, Tramfabriek, www.egger-bahn.nl, auch Tausch. R. Wittekoek, Kade 2, NL 4715 AD Rucphen. r.wittekoek@gmail.com.

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

www.modellbahn-pietsch.com

Gönnen Sie sich **Lokomotiven** mit **>Sound<**. Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! Ich verkaufe meine H0 Epochen I–V. Sehr wenig bespielte Loks sowie Personen- u. Güterwagen von: Fleischmann, Märklin, Pico. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.1000Loks.de

www.puerner.de

www.zuz-modellbahn.com

www.Modellbahnen-Berlin.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.kieskemper-shop.de

www.Trainstore24.com

www.Langmesser-Modellwelt.de

www.augsburger-lokschuppen.de

www.modellbahnkellershop.de

Rivarossi 1358 BR 89638 € 80,–; Flm. 4882 T3 t-tlg. € 120,–; Flm. 4078 BR 78434 DB € 100,–; Flm. 955804 Güterwg. 4-tlg. DR € 60,–; Roco 43522 V 200026 € 80,–. Tel.: 05321/25755.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.modellbahnatelier-siegbach.de

Große hochwertige H0-/H0e Sammlung: H0 100 Dampfloks + 100 Diesel- und E-Loks, 98% neu, z.B. Modell-Loco, M + F, Brawa, Günther uvm., 100`te von Wagen, viele H0e-Loks z.B. 4K, 7K, Tssd sowie ca. 1000 hochwertige H0-Automodelle z.B. Gollwitzer, moren, modellbahn kreativ, V + V uvm. zu verkaufen. Tel.: 0162/4178891.

www.moba-tech.de

Verkaufe BRAWA 44083 AC digital H0 ET65, € 250,–. Tel.: 0175/7885403.

www.dampfzug24.de

Div. Märklin K-Gleismaterial, Brawa Lichtsignale, Sommerfeldt Ol-Material. Nach Anlagenabbau zu verk. Liste komplett unter Tel.: 08682/1267 (ab 18 Uhr).

www.modellbahnritzer.de

www.mbs-dd.com

Verk. in Privath. H0 Modb. Sammlung GS, sehr umfangreich, Länderb. DRG DR bis 1990, viele Unikate Eigenb., ca. 200 Triebfahrz., 60 Züge, Gleismat. Tel.: 0351/4416841.

www.baehnlewerkstatt.de

www.werner-und-dutine.de

Suche und verkaufe:
us-brass
H0 Messingmodelle
Europa + Nordamerika
contact@us-brass.com

Märklin H0 neu, OVP: 26471 229,–; 26660 498,–; 26730 298,–; 26731 239,–; 28471 229,–; 2881 429,–; 33021 200,–; 37563 309,–; 37265 239,–; 37500 495,–; 37903 179,–; 37504 249,–; 37104 289,–; 37918 309,–; 37922 389,–; 37956 290,–; 37849 219,–; 37938 409,–; 37040 369,–; 37324 239,–; 37889 249,–; 37045 239,–; 37810 309,–; 37805 259,–; 37292 196,–; 37848 209,–; 37820 279,–; 37116 279,–; 39023 349,–; 39101 429,–; 39682 198,–; 39804 289,–; 39221 209,–; 39980 239,–; 39104 198,–; 37450 289,–; 37160 235,–; 37475 98,–; ges. 1000 Loks + Wagen von Privat. Tel.: 0170/4823030, Fax: 08191/9476315.

www.d-i-e-t-z.de

VERKÄUFE Fahrzeuge TT, N, Z

Sammlungsauflösung, alters- und krankheitshalber (81, Schlaganfall) deutschsprachiger Raum, 1960 bis 1990, ca. 300 Loks, 700 Wagen, 680 Bücher, Listen gegen Rückumschlag. Werner Ilgner, Freiberger Str. 10, 09496 Marienberg.

www.vgbahn.de

Verkaufe preiswert Spur N: VT 08 (4-teilig), Fabrikat Arnold 2953, absolut neuwertig! VB: € 250,–. Tel.: 030/8153617.

www.Trainstore24.com

BTTB 15413, 4-achs. Kesselwagen PRIMAGAZ, 12x je € 5,–, alle € 50,–. Beier, Arneburg/Elbe, Tel.: 0170/7252452.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Märklin Z, MiniClub, Modellbahn-Sammlungsauflösung größtenteils unbespielt. Liste bei: J. Schmidt, Bühlfelderweg 10, 94239 Ruhmannsfelden, Tel.: 09929/903393, djs@orchideenzauber.eu.

www.stoeberlaedele.de
Alles rund um die Spur N

VERKÄUFE Fahrzeuge sonstige

Verk. Lkw, Pkw, Busse 1:87, Deutsche Bundesbahn, Deutsche Bahn preisw. Wiking, Brekina, Herpa etc. Liste gg. € 1,45 Porto anford. G. Olenik, Westerfelder Weg 19, 58515 Lüdenscheid.

VERKÄUFE Zubehör alle Baugrößen

Im November ist ja in Köln die Modellbahnmesse. Wenn Sie jetzt denken, die Erhardt-Vitrinen schaue ich mir auf der Messe an, muss ich Sie enttäuschen. Ich werde da nicht ausstellen, weil zu den Kosten „meine Firma" zu klein ist. Das kann ich nicht umsetzen. Aber in dem Prospekt, das Sie bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** anfordern können, sind ja die Vitrinen genau beschrieben. Ab 18 Uhr unter 0221/8901023 anrufen, bin fast immer zu erreichen oder ganz einfach eine Postkarte an mich.

www.modellbahnservice-dr.de

Für histor. H0-Anlagen: 1 Posten Originalschienen Fleischmann 50er Jahre o. H0-Wagen gg. Gebot. Tel.: 09131/59778.

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

Lenz-Digital plus zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfäger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

Das wissen Sie schon längst, dass ich der erste war, der Vitrinen aus Holz mit Glasschiebefenster für alle Spuren bereits 1974 auf den Markt brachte. Bis 1974 hatte ich meine Modelle auch in der Schublade und im Karton. Aus diesem Grund kam die Idee beim Schreiner Vitrinen anfertigen zu lassen. Aber das ist für Sie nichts Neues. Neu aber ist jetzt: Alle Bestellungen, die 2014 bei **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln** eingehen, erhalten einen Rabatt in Höhe von 10%. Für das Jubiläumsjahr habe ich das mit meinem Schreinermeister vereinbart. Nutzen Sie die 10% Rabatt auf die Preisliste vom Januar 2002, die immer noch gültig ist. Prospekt anfordern, Postkarte genügt, oder ab 18 Uhr unter 0221/8901023 anrufen, bin fast immer zu erreichen.

www.Trainstore24.com

Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.jordan-modellbau.de

Ersatzteile spez. ältere Modelle Mä., Fl., Ro., Tr. u.a. Umbauten, Moba. Steinhauer, Hohl 4, 51688 Wipperfürth. Fax: 02267/829378. Liste € 1,45 in Briefmarken.

ALLE TIPPS ZU KLEINANZEIGEN

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder ...
2. Verrechnungsscheck beilegen oder ...
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.**
   Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag!
   Briefmarken können nicht angenommen werden.

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de*
Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de*
oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck

Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen € 5,–

Privatanzeige bis 10 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 15 Zeilen € 15,–

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt als Scheck bei ❍ Betrag liegt bar bei

An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Verk. ZIMO MX1EC + MX1DIS ext. Displ. in sep. Gehäuse + Trafo 100 W + Umsch., Haupt-/Progr.Gleis mit SSP € 365,–. Kontakt: jkrbg@t-online.de, Tel.: 01726480768 Radeberg, Dresden.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Zu verkaufen: Eisenbahn-Journal-Anlagenplanung, Anlagenbau und Superanlagen, € 2,–/Heft. Bitte Liste anfordern: Hausmann-Alpen@t-online.de.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Biete ca. 14.000 s/w-Fotos DR/DB/Ausland nach Bestellung aus Liste (Liste bitte auf CD mit FU 1,45 € + 2,– € für CD anfordern), Fotos z.Zt. 0,40 €/St. + Porto. Ebenfalls Farbfotos (Bild vom Dia) im Angebot, bitte gewünschte Baureihe angeben. Auch noch einige Rest an Eisenbahnliteratur vorhanden. Biete auch Kleinbild-Original-Farbdias DR/DB/DBAG (auch etwas Ausland) von ca. 1990 bis heute in Ansichtssendungen an. Preis je Dia 0,75 € + 1,45 € Porto je Sendung. Biete Lokschilder: Niet: E 42 074, 242 190-7, 143 850-6. Guss-Leichtmetall: 926502, Deutsche Reichsbahn, mit Rand, Guss. DB-Keks, Guss. Alles gegen Gebot. Foto gegen Freiumschlag € 0,55 oder per E-Mail. Axel Mehnert, Knarrbergweg 71, 06846 Dessau. E-Mail: axel.mehnert@gmx.net.

Ihre Kleinanzeige im Internet unter www.vgbahn.de

GESUCHE
Dies + Das

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug europaweit. Alle Spurweiten und Marken, Märklin, Fleischmann, Roco etc. Persönliche, diskrete Abwicklung. Herr Henning, Tel.: 07146/2840182, modelleisenbahn-ankauf.com, henning@modelleisenbahn-ankauf.com.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Mä. 00: 40 Stück Oberleitungsmast 407M, 10 cm hoch. Auch kleine Mengen. K. Albert, E.-Weinert-Str. 5, 02625 Bautzen. Tel.: 03591/2037837.

Suche Prüfkoffer für das mechanische Stellwerk (möglichst komplett). Tel.: 0173/6914938 oder signalleuchte@gmx.de.

GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur 1, LGB und Spur 0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Eisenbahnliebhaber sucht zur Finanzierung seines Hobbys Modelleisenbahn der großen Spur von Lemaco, Fulgurex, Bockholt, Pein, Schönlau, Kiss KM1, Aster, Wilgro, Handarbeitsmodelle, Märklin. Zahle Liebhaberpreise, bin seriös und besuche Sie gerne vor Ort. Bitte rufen Sie mich an unter 0157/77592733 oder 0211/97712895, berndzielke@yahoo.de. Bernd Zielke, Westfalenstraße 99, 40472 Düsseldorf. Bedanke mich und freue mich auf ihren Anruf.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

GESUCHE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche Modellbahnfahrzeuge aller Spurweiten aus Sammlungen, Geschäftsauflösungen. Nur neue oder neuwertige Modelle anbieten. Seriöse Abwickl. garantiert. Tel.: 06722/9949910, mobil 0172/2020433.

H0-Sammlung, auch Schmalspur sowie Einzelstücke von privatem Sammler gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Modelleisenbahn gesucht, Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB. Komplette Sammlungen und aufgebaute Anlagen, Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen u. Sammlungen, sowie Geschäftsauflösungen. Seriöse Bar-Abwicklung. 06421/4937406, 0177/3147538, info@123modellbahnwelt.de.

Suche neuwertige originalverpackte Märklin-Loks/Triebwagen mit Anleitung, Prüfsiegel der 50/60er Jahre. Tel.: 0175/5950110 oder 02253/6545 (abends).

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Hersteller und Größen. 0177/2860619, rufe zurück.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Modelleisenbahnen von Märklin, Brawa, Fleischmann, Bemo, Hag, Trix, Roco usw. Bevorzugt große Sammlungen, gerne auch Lagerüberbestände oder Ladenauflösungen, Ankauf auch in Österreich oder in der Schweiz. Tel.: 07543/3029064, E-Mail: mhoepfer@web.de, www.lokomofreund.de/Ankauf.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Lil.-Nr. 240065 = Schwerlastwgg. m. U-Boot (= Set-Nr. 1/SoSe) m. Torpedo-Wgg. jew. im Top-Zust. + mit OVP. Ang. bitte an heliwo@gmx.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Samml., ganze Anlagen. Zahle Höchstpreise, komme pers. vorbei. Seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313. Fax: 09701/9079714.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche von Bemo Gepäckwagen D4212 (Bemo Katalog Nr. 3269 122). Tel.: 07159/8504.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche: Born H0 Bausätze + Wagen, Epoche I/II; Westmodel CH-Fahrz. (ABm 2/5, FZm 1/2). Alles auch def. oder unvollständig. H.G. Baschung, 0041797211788, gotthard@vtxfree.ch.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modell bahn-erftstadt.eu.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Ich bin privater Sammler und freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Anzeigencoupon zum Ausdrucken unter www.vgbahn.de

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche TT Material-Loks, Waggons + Zubehör. Gern Sammlung – aber auch einzelne Artikel oder Reste, alles anbieten! Raum 06886 WB + 100 km Umkr.! Tel.: 03491/875110.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.puerner.de

www.remiwelt.com
Beleuchtungen

www.menzels-lokschuppen.de

Hier gibt's das volle Programm!
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahnanlage sowie die künstl. Gestaltung von Anlagenhintergründen nach Ihren Wünschen. Mein Wirkungsbereich ist der Raum Stuttgart. Kostenlose Beratung und hochwertige Ausführung wird gewährleistet. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.kieskemper-shop.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

Schwarzwald Bauernhof Ferien, Urlaub bei Eisenbahnfreunden, Nähe Schwarzwaldbahn Biberach/Bd. ca. 5 km, Modellbahn Hausach 18 km, kostenlose Fahrt ÖPNV mit KONUS-Gästekarte u. Schwimmbadeintritt. **Unser Hof liegt in einem ruhigen** Seitental in reizvoller Einzellage, FeWo/App. 28,–/36,– €/Nacht, 2 Pers., Tiere, Forellenteich, Hofprodukte, Hausbrennerei, Edelbrände, Trampolin, Spiel-Grillplatz, Terrasse, Pool, Liegewiese. info@gureth.de, Tel.: 07835/1379, www.Gureth.de, 77736 Zell a.H.

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.



Sie sind Zeugnis der Geschichte. Sie stehen für Aufbruch und Niedergang, für Mobilität und vielerorts für bürgerliches Engagement. *Nebenbahnen*

Nehmen Sie teil am Gedankenaustausch über Erreichtes, Strategien und die Chancen für den zukünftigen Erhalt bei den ...

32. Horber Schienen-Tagen
19. bis 23. November 2014

DIE schienenverkehrs-
HST
politische Veranstaltung

Tagungsbüro HST
Postfach 240
D-83089 Bad Endorf
http://horber.schienen-tage.de

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

www.fewo-wildfeuer.de

Braunlage/Harz, komf. 3-Zi.-FeWo, 70 m², max. 5 Pers., ruhig gelegen, Talstation Wurmbergseilbahn in unm. Nähe (Skizentrum), € 39,–/Tag + € 25,– Endrein. Tel.: 02556/997625.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/Ferienhaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Urlaub am Blankenheimer Tunnel, FeWo in Blankenheim - Lk MSH, direkt am Bhf. Ausstattung: WZ, SZ, Kü., Bad mit Dusche, PKW-Stellpl. 2 Pers. € 30,–/Tag, Aufbettung möglich. Sehenswürdigkeiten: Kyffhäuserdenkmal, Berg- u. Rosenstadt SGH, Lutherstadt Eisleben, Halle/Saale 40 km. Tel.: 034659/617949 o. 0174/9435917.

Wernigerode – Harz – zum Brocken

4 x Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück
4 x Halbpension – 3 Gänge Menü oder Buffet
1 x Hin- und Rückfahrt mit der HSB zum Brocken
kostenfreie Nutzung der Buslinien im gesamten LK Harz
Preis pro Person im DZ € 195,– • im EZ € 235,–

Harzpension Familie Mann
Mühlental 76 • 38855 Wernigerode
Tel.: 03943/501127 • Fax: 03943/501348
www.harzpension-mann.de • mail@harzpension-mann.de

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

13.09.: Modellbahnbörse von 10–14 Uhr, 08056 Zwickau, Stadthalle. 14.09.: Modellbahnbörse von 10–14 Uhr, 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn. Info: Herzog, 0173/6360000, www.modellbahnboerse-berlin.de.

Plauener Modellbahnbörse
26. Oktober + 07. Dezember
Oelsnitz / V.-Vogtlandsporthalle
jeweils von **9:30 – 15:30 Uhr**
Info und Reservierung
0171 / 93 27 552 oder **www.janker-maerkte.de**

ALPHA-TEAM präsentiert
Eisenbahn-, Modellautomärkte
03.10.2014 • 06.01.2015
Würzburger Eisenbahn- & Modellautmarkt
Vogel Convention Center,
Max-Planck-Str. 7/9 • 97070 Würzburg
02.11.2014
Eisenbahn-, Puppen- und Bärenmarkt
Mehrzweckhalle Weiße Mühle
97230 Estenfeld
jeweils von 10–16 Uhr
www.alpha-team-noll.de
Tel.: 06239/4469 • Fax: 06239/4876

26. + 27. Sept. Spielzeugauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,– €, Ausland 20,– €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

14. Sept. 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr. Kolb-Str.
21. Sept. 58 Schwerte, Freischütz, Hörder Str.
28. Sept. 45 Hattingen, Henrichshütte, Werksstr.
3. Okt. (Feiertag) 44 Wattenscheid, Gänsereiterhalle
5. Okt. 46 Wesel, Niederrheinhalle
5. Okt. 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
12. Okt. 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort
19. Okt. 58 Hagen-Haspe, Ford Könneker, Berliner Str.

Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–16 Uhr

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980
0172/9544662

20./21.09.: Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32, von 10–16 Uhr, Modelleisenbahn-/Modellautomarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

20./21.09.: am DDM, Bahnhofstr., 95339 Neuenmarkt, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, von 10–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

28.09.: 43. Modelleisenbahn- und Modellautobörse, von 10–16 Uhr in der Schulturnhalle des Leibniz-Gymnasiums, Im Schmelzerwald 51a, 66386 St. Ingbert-Rohrbach. Veranstalter: Modelleisenbahnclub St. Ingbert e.V. Info: 06897/4254 oder MEC-IGB@gmx.de.

28.09.: Freisinger Modellbahn-Börse, Luitpoldhalle, 9–13 Uhr, mec-freising.de.

Modellbahn- u. -Auto-Tauschbörse:
von 10–16 Uhr
Kassel/Vellmar: So. 05.10./02.11.,
Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese
Erfurt: Sa. 06.12., Thüringenhalle,
Werner-Seelenbinder-Str.
Fulda/Petersberg: So. 28.12.,
Propsteihaus, Propsteistraße
Sylvia Berndt • Infos: Tel. + Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr)
geschäftl.: 05651/5162
Handy: 0176/89023526
E-Mail: jensberndt@t-online.de

05.10.: Darmstädter Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse mit Modellbahnanlage, Autos und Blech in der Orangerie, von 10–16 Uhr. Info: S. Meyer 0152/34260938.

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse von 10–16 Uhr. 05.10.: Kassel Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese. Tel.: 05651/5162, Tel./Fax: 05656/923666 (ab 18 Uhr), mobil: 0176/89023526, jensberndt@t-online.de.

05.10.: Modellbahntauschmarkt, 9–10 Uhr, im Gasthof „Weißes Roß" in 08428 Langenbernsdorf, Schulstr. 1. Info unter 0172/3744897 und 0177 6901364.



Modellspielzeugtage
mit Ausstellung Spur I Großanlage
4./5. Okt. 11.00–17.00 Uhr
Club Räumlichkeiten
56470 Bad Marienberg / Eichenstruth

Sammlerbörsen
sehr großes Händlerangebot
2. Nov. + 28. Dez. 11.00–17.00 Uhr
Westerwaldhalle, 56477 Rennerod

Info: Tel. 0151/14955000 oder 02664/991710
www.simplex-team-*rennerod*.de

12. Modelleisenbahntage der Lippstädter Eisenbahnfreunde

Mit großem Verkaufsmarkt
19.09. - 21.09.2014
Freier Eintritt bis 6 Jahre
! Erstmalig !
Schiffsmodellbau
(Schiffe erst ab Samstag)
Flugmodellbau
Modelleisenbahn und Modellbau auf 2000 m²

Offizielle Eröffnung am 19. Sept. 2014 um 13.00 Uhr

Öffnungszeiten:
19.09.2014 13.00 - 19.00 Uhr
20.09.2014 10.00 - 18.00 Uhr
21.09.2014 10.00 - 17.00 Uhr
Bürgerhaus
59609 Anröchte
Im Hagen 2

Veranstalter: Lippstädter Eisenbahnfreunde 1984 e. V.
Soesttor 42, 59555 Lippstadt Tel. (02941) 79062
E-Mail: info@lef1984.de Fax (02941) 910439
Internet: http://www.lef1984.de

05.10.: Modellbau- u. Eisenbahnbörse des Modellbauclub Contwig e.V., von 10–16 Uhr, Turn u. Festhalle des VT-Contwig, Schillerstr. 1, 66497 Contwig.

05.10.: 37. Regensburger Modellbahnbörse, 10–15 Uhr, in der unteren EVS 1927-Sporthalle, Regensburg. Veranstalter: Regensburger Eisenbahnfreunde RSWE e.V., Tel.: 0157/76415997, www.rswe.de, b.heinrich-regensburg@t-online.de.

06.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 10–15 Uhr, 25548 Kellinghusen, Wiesengrundhalle. Info-Tel.: 040/6482273.

10.–12.10.: 5. Internationale Modellbahnausstellung im FEZ Berlin, täglich von 10–18 Uhr. Details unter: www.bahn-erlebniswelt.de, f.tinius@fez-berlin.de.

11.10.: München, DB-Kantine, Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt, Richelstr. 3, von 10–15 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

www.adler-maerkte.de

11./12.10.: 20. Regenstaufer Modellbahnbörse mit großer Spur-0-Anlage, von 10–16 Uhr, Jahnhalle, Jahnstr. 6a, 93128 Regenstauf. Tel.: 0941/46105405.

12.10.: Modelleisenbahnbörse, von 10–15 Uhr, Paul-Metz-Halle, Volkhardtstr. 33, 90513 Zirndorf. Info: Tel./Fax: 09103/2750.

12.10./30.11.: Modellbahnausstellung mit Tauschbörse, 11–16 Uhr, im Clubheim der Eisenbahnfreunde Goch-Kleve e.V., Benzstr. 24, Gocher Industriegebiet West. Info: www.efgk.cabanova.de.

www.star-maerkte-team.de

19.10.: Regensburg-Barbing, Modelleisenbahnbörse, 10–14 Uhr, in der Rathausgaststätte in Barbing b. Regensburg. Info: 09951/2276, 0151/18401997, manfred_haas@aol.de.

19.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, 26605 Aurich, Mercedes-Benz, Leerer Landstr. 78. Info-Tel.: 04941/80983.

www.evers-modellbahnboerse.de

19.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–17 Uhr, 22143 Hamburg, Rahlstedt Center, Wariner Weg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

19.10.: Modellbahnbörse, 10–14 Uhr, Mommsenstr. 13, 01069 Dresden. Info: Herzog, 0173/6360000, www.modellbahnboerse-berlin.de.

www.bv-messen.de

19.10.: 6. Modellbahnbörse im Hefehof in Hameln, von 11–16 Uhr (Nähe Bhf Hameln), Eintritt und Parken frei. Veranst. Eisenbahnfreunde Hameln e.V., Hefehof 26, 31785 Hameln. Tel.: 4916099749992, info@ef-hameln.de.

19.10.: 37. Heusweiler Modellbahnmarkt, von 10–16 Uhr, im Sport- und Kulturhaus, 66265 Heusweiler OT Wahlschied. Info: MEF Heusweiler, Tel./Fax: 06806/83493 G. Ziegler.

www.alpha-team-noll.de

26.10.: Modelleisenbahn- u. Automarkt von 10–16 Uhr, 36093 Künzell/Fulda, Gemeindezentrum am Hahlweg 32–36. Angebot: B, E, A. Info: 0661/3804611, Fax 0661/34212.

26.10.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–15 Uhr, 21423 Winsen, Autohaus Wolperding, Schlossring. Info-Tel.: 040/6482273.

www.simplex-team-rennerod.de

01.11.: Modellbahn- u. Modellautobörse, von 10–15 Uhr, Hotel „Zur Hoffnung", Werther bei Nordhausen. Tel.: 03631/462460.

15.11.: Freiburger Modelleisenbahn- und Spielzeugbörse, 11–16 Uhr, Messe, Freiburg im Breisgau. Info-Tel.: 0761/2922242, www.freiburger-spielzeugboerse.de.

23.11.14 + 18.01.15: Modellbahnbörse BUTZBACH, Autos + Spielzeug, 10–16 Uhr, 35510 Butzbach, Bürgerhaus. Info: A. Baum, 06033/7483390.

AUS DER IDEENKISTE

ESPEWE-Modelle aufwerten

◗ Um die seinerzeit sehr gelungenen und auf unserer Anlage noch reichlich im Einsatz befindlichen ESPEWE-Modelle aufzuwerten, haben diese Peilstangen sowie Rückspiegel erhalten. Die Peilstangen entstehen aus Stecknadeln, die in Schwarz mit weißer Kuppe lackiert und mittels 0,5-mm-Bohrung und Sekundenkleber in der Stoßstange fixiert werden. Die Rückspiegel entstehen aus Dioden (hier 1N4001), wobei diese für die früher üblichen runden Spiegel flach abgeschnitten werden, während die später verwendeten Rückspiegel durch Geradeschleifen der Dioden in Längsrichtung entstehen. Anschlüsse umbiegen, ein wenig schwarze und silberne Farbe – und schon können sich die Fahrzeuge mit den heutigen Modellen messen. *Sieglinde u. Werner Jeßner*

Kleiner Blickfang für Frickler – Bremsstellhebel in H0

Verbesserung zahlreicher Güterwagenmodelle

◗ Beim Vergleich älterer Modelle mit den aktuellen Güterwagenneuerscheinungen fiel mir besonders auf, dass einem die roten Bremsstellhebel auf weißem Grund förmlich ins Auge springen. Bei den meisten 20 bis 30 Jahre alten Modellen fehlte der Bremsstellhebel allerdings gänzlich. Auf der Suche nach geeignetem Material entdeckte ich eine Frischkäseschachtel aus weißem Polypropylen. Aus 0,3 Millimeter dünnem Draht wird ein kleiner Winkel gebogen und der kürzere Schenkel in das Bohrloch gesteckt. Die Platte muss nun noch einmal mit einer feinen Nadel leicht auf den Untergrund gedrückt werden, wenn ein kleiner Tropfen Sekundenkleber zur Fixierung des Drahtes aufgebracht wird. Nach dem Durchtrocknen schneidet man den über den Rand der Platte stehenden Draht ab. Zwei Bremsstellhebelplatten werden nun mit einem winzigen Tropfen Zweikomponentenkleber am Längsträger des Güterwagens angebracht. Kleine Lagekorrekturen sind dabei auch während der Aushärtezeit noch möglich. *Klaus Schwering*



Beim Bohren muss die Bremshebelplatte fixiert werden.



Der angebrachte Bremshebel am Roco G20-Bierwagen.

FOTOS (2): KLAUS SCHWERING

Gardinen schnell und preiswert

Tiefenwirkung bei Gebäuden lassen sich mittels Vorhängen leicht erzielen.

◗ Neben den Beilagen von Bausätzen und einigen Gardinen-Vorlagen im Internet vertraue ich in Sachen Modellgardinen auf den guten alten Versandkatalog. Dort kann man zwar keine Modellbaugardinen bestellen, aber jede Menge entdecken. Besonders für die Nenngrößen H0 und TT findet man bei vielen abgebildeten Kleidern nahezu perfekt gestaltete Gardinen. Entsprechend ausgeschnitten und in ein bis zwei Millimetern Abstand zur Scheibe (Ausnahme Gartenhäuschen, dort ist oft keine Laibung vorhanden) eingeklebt, dienen diese auch oder gerade beim näheren Betrachten als schön fallende Modellgardinen. Möchte man die Fenster beleuchten, sollte man den Druck auf der Rückseite beachten. *Heiko Lorenz*



FOTO: HEIKO LORENZ

Aus Versandkatalogen entstehen attraktive H0-Vorhänge.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Schiebebühnen sind die Drehscheiben der Neuzeit. Während es von zahlreichen Herstellern passable Drehscheibenmodelle gibt, muss man bei Schiebebühnen auf die Suche gehen.

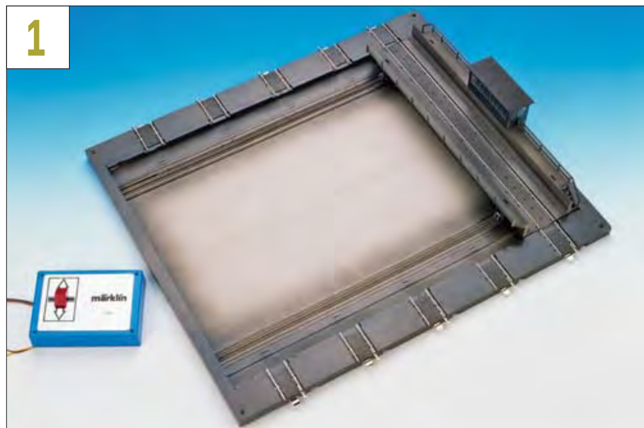
Schieben mit Komfort

Gerade in modernen Elektro- und Diesellokomotiv-Betriebswerken kommen häufig Schiebebühnen zum Einsatz. Auch in Ausbesserungswerken sind sie oft anzutreffen. Sie ermöglichen das platzsparende Unterbringen vieler Lokomotiven auf geringem Raum, ohne aufwendige und ausladende Weichenstraßen vor den Rechtecklokschuppen zu benötigen.

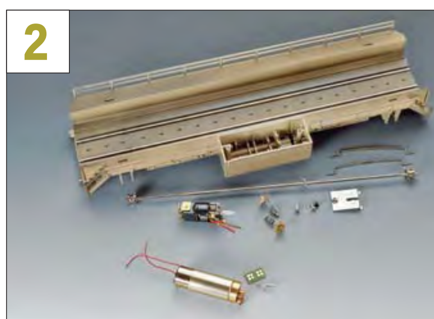
Mit ihrer Bauweise nutzen sie den Vorteil der modernen Lokomotiven aus, die entweder über einen Mittelführerstand oder zwei Endführerstände verfügen und daher flexibel einzusetzen sind. Ein Wenden der Lok am Zielbahnhof wie in den alten Dampfzeiten ist heutzutage nicht mehr nötig.

Für die Nachbildung eines Betriebswerks der jüngeren Epochen IV bis VI ist die Schiebebühne ein nahezu unverzichtbarer Bestandteil. Modellbahner sollten dies in ihren Anlagen-Planungen berücksichtigen.

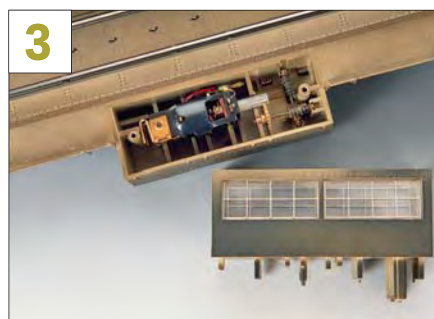




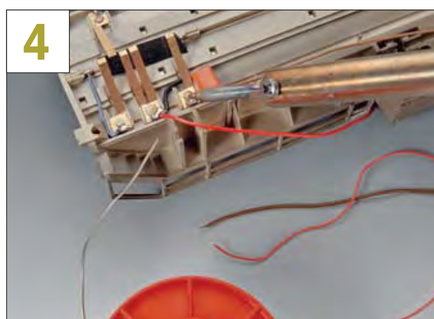
Bei der Märklin-Schiebebühne gehört neben dem Modell auch ein kleines Bediengerät zum Lieferumfang.



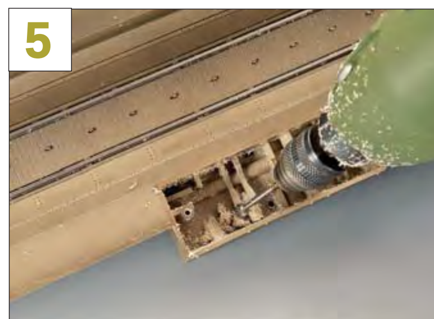
Vor dem Einbau des neuen kleinen Rundmotors wird die Schiebebühne zunächst in ihre Bestandteile zerlegt.



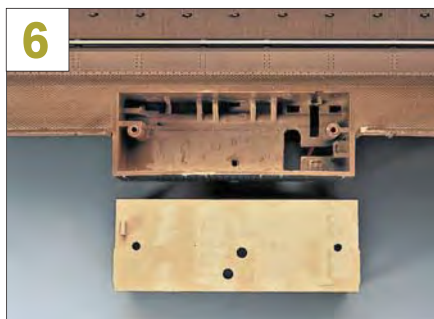
Nachdem die beiden kleinen Schrauben gelöst sind, kann das Bedienerhäuschen vom Unterteil abgenommen werden.



An den zweiten und dritten Kupferkontakt von links wird jeweils ein Stromzuführungskabel angelötet.



Mit einer Kugelkopffräse entfernt man die nun überflüssig gewordenen Kunststoffstege im Gehäuseinneren.



Plangeschliffen sind das Bedienerhaus-Unterteil und dessen Aufsatz bereit für den Motoreinbau.



Mit einer feinen Feile oder Schmirgellatte wird die glatte Motorgehäuseoberfläche aufgeraut.

Das derzeitige Angebot der Modellbahnindustrie ist allerdings überschaubar. Die bereits seit rund 30 Jahren angebotene Schiebebühne von Märklin gefällt auch heute noch mit ihrer guten Detaillierung und den modellbahngerechten Abmessungen. Nur das Antriebskonzept mit lautem, schnarrende Geräusche von sich gebendem Motor verrät das lange zurückliegende Konstruktionsdatum. Um der Schiebebühne zu ruhigeren und damit zeitgemäßeren Laufeigenschaften zu verhelfen, bietet sich ein Umbausatz von SB-Modellbau aus Olching an.

Wenig Umbauaufwand

Da beim Umbau etwas Arbeit anfällt, sollte die Schiebebühne von allen Seiten gut zugänglich sein. Zunächst nimmt man daher die lose aufgelegte Dachplatte des Schiebebühnen-Bedienerhäuschens ab

und entfernt die beiden darin untergebrachten Steckritzel für den Antrieb. Dann verfährt man die Schiebebühne zum oberen Ende der Grube; es ist dasjenige, das dem Zufahrtsgleis abgewandt ist. Dort lässt sich die Schiebebühne nun problemlos von der Grundplatte abnehmen.

Im Inneren des Bedienerhauses sind zwei Schrauben untergebracht, mit denen es auf der Bühne befestigt ist. Sie werden mit einem kleinen Schraubendreher gelöst. Das ganze Häuschen kann jetzt vorsichtig abgehoben werden. Anschließend baut man den Märklin-Motor und das Getriebe vorsichtig aus. Nun kann man gemäß der Umbauanleitung jeweils ein Kabel an den zweiten und dritten Kupferkontakt von links anlöten. Die Enden dieser Kabel führt man von unten durch die bereits vorhandene Lochöffnung in das Innere des Bedienerhaus-Unterkastens. Im nächsten Schritt entfernt man noch die Vorschubstange.

Mit einem Kugelfräser werden die stabilisierenden Kunststoffstege von oben aus dem Bühnenkasten herausgetrennt. Wichtig ist, dass der Gehäuseboden danach für die weiteren Arbeiten eben ist. Mit einer Feile kann man hier gegebenenfalls nachhelfen.

Auch an der Unterseite des Häuschen-Aufsatzes trennt man die Stege nun bis auf zirka 0,5 Millimeter ab. Vorsichtiges Arbeiten und sorgfältiges Versäubern sind hier gefragt.

Tauschmotoreinbau

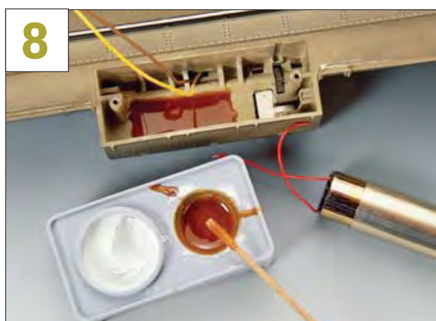
Ist dieser Arbeitsschritt abgeschlossen, kann die Verschubstange wieder eingebaut werden. Auch der Austauschmotor gelangt jetzt an seinen Platz, wo er am besten mit Zweikomponentenkleber dauerhaft befestigt wird. Vorteilhaft ist es, wenn man das glatte, runde Motorengehäuse zuvor mit einer Feile etwas aufraut, damit es besser auf dem Untergrund haftet. Unbedingt beachten sollte man, dass beim Einpassen des Motors genügend Platz für das Zahnspiel verbleibt.

Als Nächstes folgt das Verlöten der Kabel mit dem Verteilerplättchen und der mitgelieferten Widerstandsglühlampe. Da der neu eingebaute Faulhabermotor einen gewissen Auslauf hat, ist der Einbau der Glühlampe unabdingbar. Sie wirkt als Bremswiderstand. Alternativ kann man aber auch einen Widerstand mit 180 Ohm und 0,25 Watt nehmen. Beim Löten ist unbedingt auf die richtige Polung zu achten, damit später beim Anlageneinsatz die Fahrtrichtung der Schiebebühne auch mit der am Bedienpult gewählten übereinstimmt.

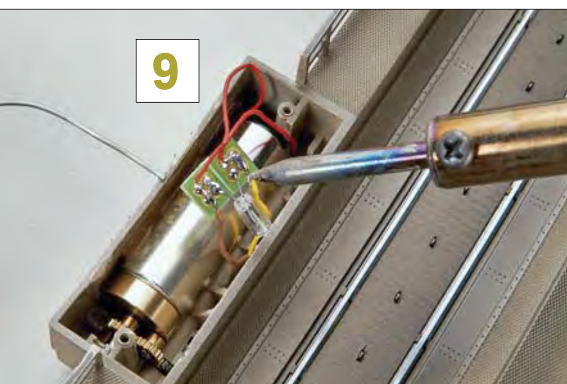
Schon ist die kleine Umbauarbeit erledigt. Das Schiebebühnen-Bedienerhäuschen kann wieder auf seinen angestammten Platz zurückkehren und dort mit den beiden Schrauben arretiert werden. Die Schiebebühne wird dann auf die Grundplatte aufgelegt und mit den Steckritzeln fixiert. Ein kleiner Testbetrieb gibt Aufschluss darüber, ob der Motorentausch erfolgreich war.

Lichteffekte

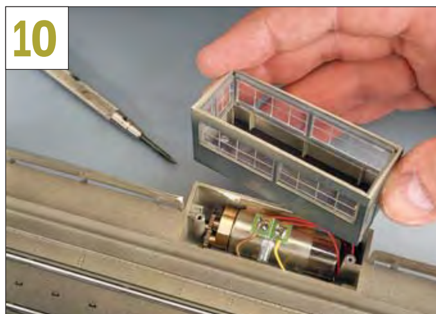
Schiebebühnen sind heute oftmals mit Lichtsperrsignalen ausgerüstet, welche die Rangierfahrten der Lokomotiven regeln. Gerade bei Dunkelheit ergeben sich daraus interessante Lichtspiele, die durch das beleuchtete Bedienerhäuschen der Bühne noch ergänzt werden. Beides lässt sich mit wenig Material- und Arbeitseinsatz auch im Modell nachgestalten. Es werden lediglich eine passende Oberleitungsgarnitur für den Fahrleitungsbetrieb von Märklin sowie zwei niedrige Gleissperrsignale von Viessmann benötigt. Für die Ansteuerung der Signale sowie der Beleuchtung genügt der alte Märklin-Funktionsdecoder 60960, den man eventuell nach der Neuausstattung einer Modell-Lok mit der neusten Decodergeneration in der Bastelkiste aufbewahrt hat. Man bringt ihn seitlich an der Bühne an und verdrahtet ihn so, wie es die Belegung des Decoders vorgibt. Dabei ergibt sich folgende Platinenbelegung für die Steuerung des Signals sowie die Beleuchtung des Bühnenhauses:



Der SB-Faulhabermotor wird mit Hilfe von Zweikomponentenkleber im Bedienerhäuschen befestigt.



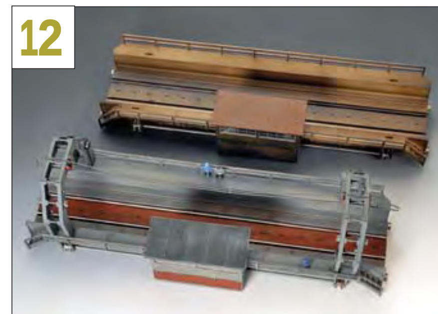
Die Anschlusskabel lötet man an das Verteilerplättchen und den Widerstand an.



Um den fertig verdrahteten Motor herum wird das Bedienerhäuschen wieder aufgesetzt.



Die wieder eingebaute Schiebebühne ist nun bereit zum Test. Beim Einbau ist die richtige Polung des Faulhabermotors zu beachten.



Die mit Farben behandelte Schiebebühne überzeugt nun auch im Aussehen deutlich gegenüber dem Originalmodell.



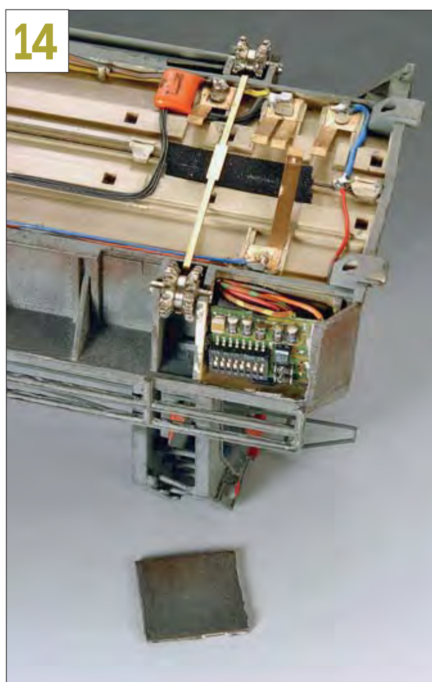
Auch das Innere des Bedienerhauses sollte bemalt sein, wenn es beleuchtet wird.

F1 = Innenbeleuchtung
F2 = Signal Rot
F3 = Signal Grün

Orangefarbene Kabel kommen beim Anschluss der Signaldioden und als Rückleiter zur Glühlampe im Bühnenhaus zur Verwendung.

Anschließend kann man sich der Beleuchtung des Bühnenhauses widmen: Ein Stück U-Profil wird so abgelängt, dass es ohne Probleme an den Fenstereinsätzen vorbeipasst und an der gegenüberliegenden Seite des Getriebes noch zwei Millimeter Platz für die Durchführung der Glühlampenkabel bleibt.

Wer möchte, kann der Schiebebühne während des Umbaus mit etwas Farbe und Figuren im Bedienerhaus zu einem deutlich realistischeren Aussehen verhelfen. So entsteht mit vergleichsweise geringem Aufwand aus der technisch in die Jahre gekommenen Märklin-Schiebebühne ein komfortables, mit hervorragenden und leisen Laufeigenschaften versehenes Funktionsmodell für das moderne Bahnbetriebswerk in H0. ☐ *Ulrich Gröger/al*



Der Decoder passt genau an die dafür vorgesehene Stelle am Bühnenrahmen. Er wird mit einem Klebepad befestigt.



FOTOS: MARKUS TIEDTKE

Eine Schiebebühne mit vorbildgerechtem Laufverhalten und Lichtfunktionen belebt den Anlagenbetrieb in hohem Maße.

Der VT 36.5 von Hobbytrain zählt zu den besten Altbau-Triebwagen auf dem H0-Markt. Durch Verfeinerung wird der rote Brummer zu einem individuellen Spitzenmodell.

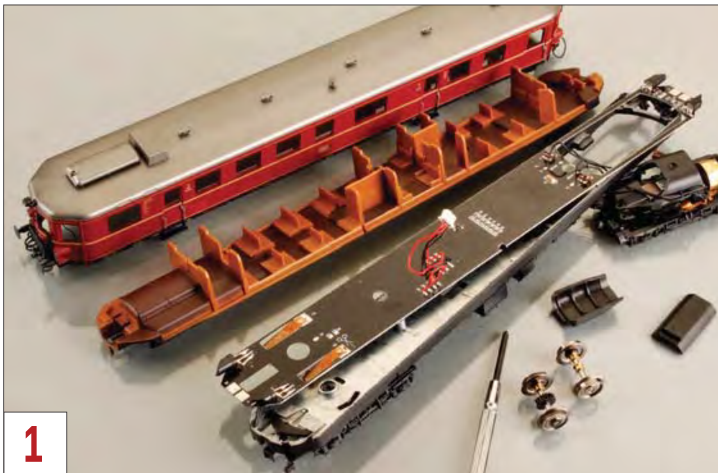
Alles so schön bunt hier

Das neue Modell aus dem Lemke-Programm wurde in vielen Neuheitenbesprechungen sehr gelobt, und das zu Recht. Die facettenförmig abgeflachten Fronten machen den VT 36.5 einzigartig und markant.

Die folgenden Arbeitsschritte zeigen, wie man das sehr schöne Modell noch weiter verbessern kann. Zunächst sollte man Trieb- und Steuerwagen weitestgehend zerlegen. Die Wagenkästen sind nur aufgeklipst: Um sie abzuziehen, muss man die Seitenwände jeweils über den Drehgestellen nach außen spreizen. Von der Inneneinrichtung wird die obere Beleuchtungsplatine losgeschraubt, dann der kleine Mehrfachstecker abgezogen. Nach dem Lösen von zwei Schrauben und der Rastnasen an der Stirnseite lässt sich die Inneneinrichtung abziehen. Von beiden Fahrwerken werden die Kontaktplatinen abgenommen und die Drehgestelle abgezogen. Beim Motorwagen sind dafür die vier Kabelverbindungen abzulöten. Diese Arbeiten sind nötig, um die Achsen tauschen zu können. Außerdem ist dadurch eine bessere Zugänglichkeit beim Auftragen von Betriebsspuren gegeben. Danach sind noch die Fensterbänder von den Wagenkästen zu entfernen und vor Beschädigungen geschützt zu lagern.

Wie bei fast allen Großserienmodellen üblich, entspricht der Farbton der Gehäuseinnenseite dem Außenfarbton. Beim Vorbild waren jedoch die Innenwände der Vorkriegstriebwagen bis knapp über die Fensteroberkante meist mit Holz verkleidet, und der Dachbereich zeigte sich elfenbeinfarbig. Es war also alles etwas bunter.

Für die Lackierung der Gehäuseinnenseite sind einige Abdeckarbeiten erforderlich: Wichtig ist der Schutz der umlaufenden Kanten an den Fensterausschnitten mit Abdecklack. Am besten lässt sich Maskol von Humbrol verarbeiten. Zum Auftragen eignet sich ein Zahnstocher, Pinsel empfehlen sich nicht, da sich die angetrocknete gummiartige Masse nicht mehr ablösen lässt. Mit einzelnen Klebebandstücken, am besten mit Tamiya-Tape, maskiert man anschließend jeden Fensterausschnitt. Einzelne Klebebandstücke lassen sich im Fensterbereich kontrollierter andrücken als ein durchlaufendes Band. Wichtig ist das Versiegeln der Lampeninnenseite mit Abdecklack, damit die Gläser keine Farbe abbekommen.


1

Für die weiteren Arbeiten sind der Trieb- und Steuerwagen weitestgehend und vorsichtig zu zerlegen.



4

Auch die Lautsprecher-Membran und beide Bronzekontakte schützt man mit Abdecklack.


2

Zum Tausch der Radsätze wird auch das Antriebsdrehgestell auseinandergenommen.



3

Vor der Innenlackierung ist das Maskieren der Fensterkanten mit Abdecklack wichtig.



5

Zuletzt erfolgt die Abdeckung der gesamten Außenwandfläche mit Klebeband.

Für den Eilzugdienst auf der H0-Bahn wurde der Hobbytrain-VT 36.5 sowohl außen als auch innen farblich verfeinert. Realistischer geht es kaum.

Die Membran des Lautsprechers sowie beide Bronzekontakte schützt man ebenfalls mit Maskol. Mit umlaufenden Klebebandstreifen ist dann die gesamte Außenfläche abzudecken. Am besten so, dass der Streifen exakt an der Farbtrennkante zum Dach endet. Das Abdichten der Außenfläche ist sehr wichtig, weil durch den Druckluftstrahl der Spritzpistole starke Luftwirbel entstehen. Die Farbe wird dabei durch kleinste Lücken gedrückt, was zur Beschädigung der Außenlackierung führen kann.

Basis für die eigentliche Farbgebung bildet eine erste Spritzlackierung mit weißem Haftgrund, um die rote Innenfarbe zu neutralisieren. Die betreffende Fläche wird dann mit Acrylfarbe (wasserverdünnt) in einem mittleren Orangebraun und mit senkrechten Pinselstrichen bemalt. Basisfarbe ist Goldocker mit einem Tropfen Zinnoberrot, gebrochen mit etwas Weiß. Durch die senkrechte Pinselführung vom Dach zur Wagenkastenunterkante lässt sich später eine Art Maserung erahnen, allerdings nur auf den zweiten Blick.

Vor der Lackierung wichtig: exaktes Abdecken

Dasselbe Farbgemisch wird später auch für die Lattensitze und Trennwände der Inneneinrichtung verwendet. Für die beigefarbene Spritzlackierung der inneren Dachfläche ist der bereits bemalte Wandbereich erneut abzukleben. Als Anhaltspunkt für eine gerade Linienführung dient die obere Arretierung des Fensterbandes. Sind die SMD-LED an der Platine der Innenbeleuchtung abgedeckt, erhält deren nach unten zeigende Seite ebenfalls eine Spritzlackierung in Elfenbein.

Die Inneneinsätze bestehen ab Werk aus orangebraunem Kunststoff, der Bodenbereich wurde in einem dunklen Braun abgesetzt. Den starken Kunststoffglanz der Sitze könnte man durch eine Spritzlackierung mit Mattlack kaschieren. Allerdings sind auch einige Farbergänzungen möglich. In diesem Fall werden beide Einsätze komplett mit weißem Haftgrund besprüht und mit Acrylfarben neu bemalt. Begonnen wird dabei am besten mit den Holzflächen, also den Bänken und Trennwänden.

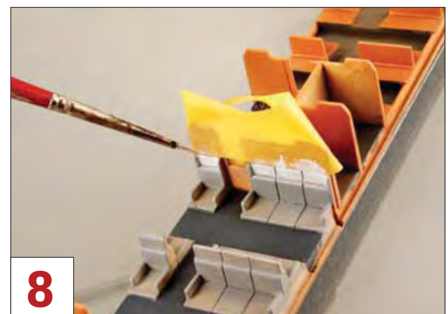
Aus der Fachliteratur kann man entnehmen, dass die Polstersitze der ursprünglichen zweiten Klasse (später zur ersten Klasse umgezeichnet) mit schwarzgrauem



Für die Kolorierung der Innenwände eignet sich ein mittleres Orangebraun.

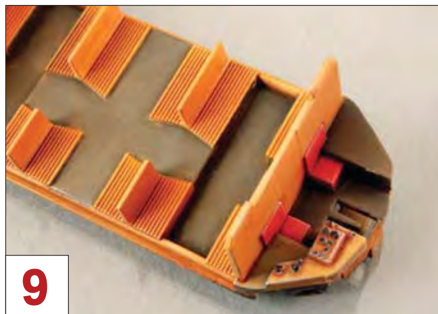


Die grundierte Inneneinrichtung erhält orangebraune Sitze und Wandflächen.



Die Polstersitze werden graublau, die Bodenflächen schwarz lackiert.

Seidenplüsch bezogen gewesen sein sollen. Zur Bundesbahnzeit war dagegen ein helles, in Längsrichtung meliertes Graublau üblich. Möglich ist auch, dass einige der



9 Farbe im Führerstand: rote Kunstledersitze und detailliert abgesetztes Fahrpult.



10 Da die Sitzfläche zu hoch liegt, sind die Figuren passend zu kürzen oder abzuflachen.



11 Die Sitzhöhe überprüft man am besten bei aufgesetztem Gehäuse.

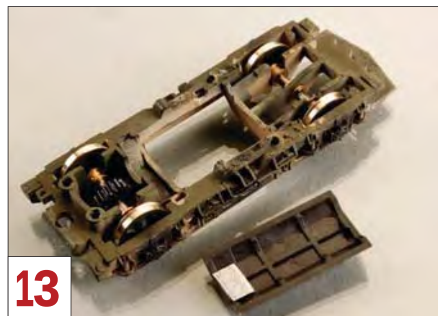


12 Im Bereich von Auspuff und Schalldämpfer werden Rußspuren aufgespritzt.

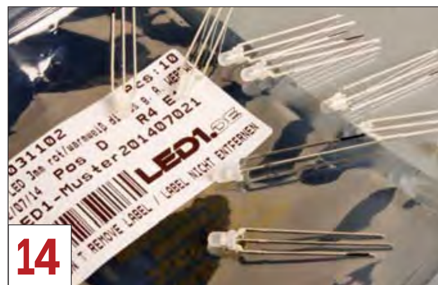
Fahrzeuge nach dem Krieg einfache Flachpolster erhielten. Dabei wurden die Holzbänke nur mit dünnen Kunstlederpolstern nachgerüstet. Üblicherweise waren solche Flachpolster rot, grün oder braun gefärbt. Die Polstersitze der beiden Erste-Klasse-Abteile des Modell-VT erhalten jedenfalls einen Anstrich in hellem Graublau. Für zusätzlichen Kontrast sorgen die mit weißer Farbe dargestellten Schonbezüge der Kopfstützen.

Im Bereich des Führerstandes waren Kunstledersitze üblich, im Modell erhalten sie einen roten Anstrich. Das Fahrpult wird holzfarben lackiert. Sämtliche Manometer, Schalter und das Bremsventil kann man schwarz absetzen. Die Kanten des Fahrpultes waren oft mit Metallprofilen eingefasst, was sich gut mit Farbe nachahmen lässt. Die Bodenfläche wird schwarz abgesetzt, am besten mit Aero-Color-Feinsprüh-Pigment-Farbe von Schmincke. Die hochdeckende Farbe ist sehr dünnflüssig und lässt sich nahezu ohne Verlaufspuren aufpinseln. Wird der Einsatz der Inneneinrichtung mit stark verdünntem Weiß übernebelt, wirkt das Schwarz anschließend eher unauffällig dunkelgrau. Das ist besser, als eine viel zu hoch platzierte Bodengruppe mit dunklem Braun zu betonen.

Wer sein Modell mit Figuren ausstatten möchte, sollte stets eine Sitzprobe mit aufgesetztem Wagenkasten vornehmen. Bei einer sitzenden männlichen Figur sollte sich das Ellenbogengelenk auf Höhe der Fensterunterkante befinden, bei Frauen und Kindern geht es auch etwas tiefer. Für einen stimmigen Gesamteindruck sind zwei bis drei Millimeter von den Sitzflächen der Figuren abzufeilen, bei manchen entfallen dann allerdings die Beine.



13 Die Original-Radsätze machen solchen Platz, die der H0-Pur-Norm entsprechen.



14 Duo-LED der Größe 3 mm mit dem Lichtwechsel Rot/Warmweiß gibt es bei LED1.de.

Preiser-Figuren werden passend gemacht

Was die Verteilung der Figuren anbelangt, noch ein kleiner Tipp: Belegt man nicht immer nur die Fensterplätze, sondern setzt die Figuren auch auf der Gangseite ein, wirkt der Innenraum sogar mit weniger Fahrgästen voller und lebendiger, da die Preiserlein an den Fensterplätzen, je nach Betrachtungsstandpunkt, fast schon im toten Winkel sitzen. Zum Verkleben genügt eine Pinselspitze mit Nitroverdünnung, das hinterlässt am wenigsten Spuren. Zum Schluss kann der gesamte Inneneinsatz mit Mattlack überzogen werden.

Solange das Äußere der Wagenkästen noch abgedeckt ist, sollte auch gleich das Dach eine Spritzlackierung in einem mittleren Graubraun erhalten, denn beim Vorbild war nach einigen Monaten im Einsatz vom einstigen silbernen Anstrich kaum noch etwas zu sehen. Im Bereich des Auspuffs und des Schalldämpfers lassen sich schwarze Rußspuren aufsprühen. Zur Mitte hin dürfen die Dächer etwas dunkler lackiert werden.

Beide Fahrzeuge erhalten als Tauschradsätze so genannte Wellradsätze mit typisch fächerartigem Muster nach H0-Pur-Norm. Holger Gräler erledigt solche Arbeiten, dazu sind die Originalachsen einzuschicken, da diese wiederverwendet werden. Wer mit solchen Radsätzen liebäugelt, muss sich allerdings darüber im Klaren sein, dass



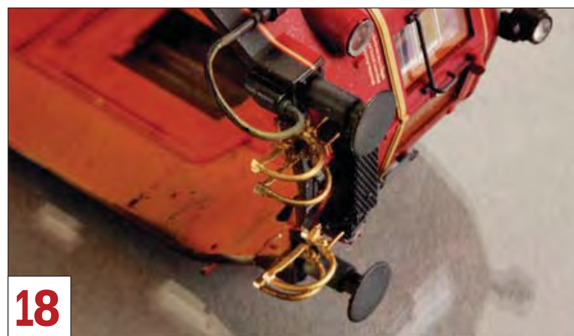
15 Die originalen LED werden mit einem scharfen Seitenschneider entfernt.



Bis auf die runde Front sind die neuen LED identisch mit den werkseitig montierten.



Man kann auch nur die Fensterbänder bemalen, auf der Seite, die am Gehäuse anliegt.



Die Weinert-Bremsschläuche für Wagen werden an die Triebfahrzeugfront angepasst.

ein Betrieb dann nur mit Weichen möglich ist, die ebenfalls der H0-Pur-Norm entsprechen. Geeignete Weichen gibt es im „BahnSinnShop“. Stahlschwellenweichen in einer günstigeren und einfacher zu montierenden Ausführung bietet RST-Modellbau. Einen Kompromiss würden Finescale-Radsätze mit einer Breite von 2,2 Millimetern darstellen, die sich auch auf handelsüblichen Weichen einsetzen lassen. Nach der Montage der neuen Radsätze werden die geteilten Bronzeschleifkontakte so zurechtgebogen, dass sich der Spurkranz genau im Schlitz befindet. So ist eine sichere Stromaufnahme gewährleistet. Zudem ist beim Einlegen der wannenförmigen Motorauflage darauf zu achten, dass das kleine Schaumstoffstück zur Seite der angetriebenen Achse zeigt, damit später Zahnrad und Schnecke einwandfrei ineinandergreifen.

Wem die Abdeckarbeiten für die Wagenkasten-Innenlackierung zu aufwendig sind, kann auch nur die Fensterbänder orangebraun bemalen, und zwar am besten auf der Seite, die am Gehäuse anliegt. In diesem Fall sollte man die Fensterkanten ebenfalls bepinseln. Dadurch verschwindet die störende Lichtbrechung. Wichtig ist, dass die Fensterfront keine Farbe abbekommt. Kleinere Farbspritzer an den Fensterrändern lassen sich später mit einem Wattestäbchen entfernen: Einfach auf die Scheibe hauchen und darüberreiben. Bei lösungsmittelhaltigen Farben funktioniert das natürlich nicht. Die Rückseiten der Fensterbänder erhalten einen Anstrich mit Mattlack, um auch hier den starken Glanz des Kunststoffes abzumildern.

Schließlich soll noch die Beleuchtung optimiert werden: wenn schon LED, dann in Warmweiß. Für die unteren Stirnlampen wurden bei Lemke Bi-Color-LED eingebaut, bei denen der Lichtwechsel in Gelb/Rot erfolgt. Dreipolige Duo-LED der Größe 3 mm für den Warmweiß/Rot-Wechsel sind bei der Firma „LED1.de“ zu beziehen. Bis auf die runde Front sind beide Leuchtkörper-Typen identisch. Am einfachsten ist es, die Original-LED mit einem scharfen Seitenschneider abzutrennen. Da wenig

Neues Licht mit Duo-LED in Warmweiß/Rot

Platz vorhanden ist, sind die LED direkt hinter dem Leuchtkörper abzuwinkeln und stumpf auf die drei Kontaktflächen zu löten. Es empfiehlt sich, erst eine der beiden LED zu entfernen. So lässt sich der exakte Abstand besser kontrollieren.

Gekuppelt werden Motor und Steuerwagen mit einer beweglichen Originalkupplung in Bausatzform von Weinert. Damit später eine leichte Beweglichkeit gegeben ist, sollte man vor der Montage sämtliche Aufnahmelöcher mit einem 0,5-mm-Bohrer nacharbeiten. Damit der Schaft des Kupplungshakens samt der darüber gestülpten Spiralfeder Platz hat, ist an der Front des Zinkdruckgussrahmens mittig entsprechend Material abzutragen. Die spitz zulaufende Führung der Kinematik wird zudem mit einem Metallsägeblatt abgetrennt. Für die beiden ungekuppelten Fronten genügt eine funktionslose Originalkupplung aus Messingguss. Passende Federpuffer, die Günter Weimann angefertigt hat, sind über das „Wagenwerk“ erhältlich. Wer mit Originalkupplung fährt, wird um diese Anschaffung nicht herumkommen. □ *Jörg Chocholaty/abp*



FOTOS: JÖRG CHOCHOLATY

An beiden Fahrzeugenden (hier der Steuerwagen) wurde die werkseitig eingebaute Beleuchtung ausgetauscht. Für die unteren Lampen kamen neue, warmweiße Duo-LED zum Einsatz.

M wie Maschinenkühlwagen

Für anspruchsvolle Kühltransporte reicht ein einfacher Eiskühlwagen nicht aus. Deshalb entwickelte der Waggonbau Dessau fahrende Gefriertruhen.

Kühl-Kolonne



Bis zuletzt war die DR stolz auf ihre damals noch modernen Maschinenkühlzüge (MKZ). So kam es nicht von ungefähr, dass ein verkürzter MKZ mit 120 343-9 als Zuglok bei der Fahrzeugparade in Riesa am 9. April 1989 vorgeführt wurde.

FOTOS (2): VOLKER EMERSLEBEN



Meist waren die Maschinenkühlwagen bei der DR allein unterwegs. Daher ist der Mannschaftswagen des am 25. Oktober 1989 bei Wulfen fotografierten kompletten MKZ noch so sauber.

Bei Kühlwagen denkt man in erster Linie an die Wärmeschutzwaggons oder Eiskühlwagen, die oft einzeln oder in geringer Stückzahl in Güterzügen mitliefen. Wenn ein wärmeempfindliches Frachtgut aber einen langen Transportweg vor sich hat, reicht eine passive Kühlung nicht mehr aus. Deshalb wurden Maschinenkühlwagen entwickelt, die eigene Kühlaggregate mitführten. Hauptlieferant dieser Fahrzeuge war der Waggonbau Dessau, bei dem auch gewöhnliche Eiskühlwagen gefertigt wurden.

Die DR erhielt Mitte der 50er-Jahre ihre beiden ersten Maschinenkühlzüge aus Dessau. Sie bestanden aus 20 Kühlwagen, einem Kältemaschinenwagen und dem Aggregatewagen, in dem sich der





102 005-6 verschiebt hier gerade den korrekterweise bei der Bulgarischen Staatsbahn BDZ eingestellten MK 4-434 des TT-Herstellers Peresvet aus St. Petersburg.



Das Vorbild von Tilligs H0-MK 4 wurde noch von der DMV-AG Marienberg entwickelt. Für die DR lief diese Exportversion nie.

Dieselgenerator befand. Die im Kältemaschinenwagen erzeugte Kühlsole wurde mittels großer Kupplungen jedem Wagen zugeführt. Diese so genannten Solekühlzüge, die wie große fahrbare Eisschränke konstruiert waren, konnten jedoch nicht überzeugen, da ihr Betrieb zu umständlich war. Sie wurden 1976 ausgemustert. Die einzelnen Wagen baute man auf Eiskühlung um.

Die Reichsbahn wünschte nun einen neuartigen Maschinenkühlzug, der einfacher zu handhaben war. Bereits 1963 wurde ein Prototyp-Kühlzug an die DR geliefert, der aus zehn Standard-Maschinenkühlwagen des Typs MK 4-61 und einem Aggregatewagen D 260 Transit mit Mannschaftsräumen bestand. Die Wagen der Bauart MK 4 besaßen nun eigene Kühlaggregate, so dass sie sich autonom arbeitend auch als Einzelwagen in Güterzüge einstellen ließen. Im Verband als Kühlzug übernahm der Aggregatewagen die Energieversorgung.

Diese neue Konzeption schien sich bewährt zu haben, denn 1977 wurden für die Interfrigo fünf Maschinenkühlzüge geliefert und bei der DR eingestellt. Sie bestanden aus zehn MK 4-432-77 und einem Dieselmannschaftswagen DM 4-310-77 für drei Maschinisten, der sich in der Mitte des Zuges befand. Die neuen Züge liefen unter der Bezeichnung MKZ 4, ihre Leistungsfähigkeit wurde dank besserer Aggregate gegenüber den Prototypen noch einmal gesteigert. Die Ausstattung mit vier Laderaumtüren beschleunigte den Be- und Entladevorgang erheblich. Später kamen noch zwei zusätzliche Dieselmannschaftswagen dazu, so dass bis zu acht verkürzte Kühlzüge in der DDR unterwegs waren. Sie beförderten zum Beispiel große Mengen Schweinefleisch von der BRD in die UdSSR. Äußerlich wies nur ein relativ kleiner schwarzer Schriftzug auf die internationale Kühlwagen-Gesellschaft Interfrigo als Betreiberin hin. Die Wagen trugen ein blaues Band und ein gleichfarbiges großes „M" für „Maschinenkühlwagen" auf den Seitenwänden.

Ein Großserienmodell des Maschinenkühlzuges fehlt

Die Einsatzzeit der Maschinenkühlzüge währte indes nur rund 15 Jahre, denn nach der Wende brach der Markt für Kühlwaren in den Ostblockstaaten fast schlagartig weg. Ein kompletter MKZ trat daher bereits 1992 seine letzte Fahrt an, die einzelnen Wagen wurden bis Mitte der 1990er-Jahre abgestellt.

Einen korrekten DR-Maschinenkühlzug mit DM 4 und viertürigem MK 4 gab es nur von Kehi in den gängigen Spurweiten H0, TT und N. Die Modelle werden nur noch auf Bestellung komplett aus Messing gefertigt. Die beiden derzeit erhältlichen Großserienmodelle stellen die Exportvariante des MK 4 dar, die nur über zwei Türen verfügt und gegenüber der DR-Version abgeänderte Aggregate an den Stirnseiten aufweist. Das H0-Modell von Tillig kann seine konstruktive Entstehung noch zu DDR-Zeiten aber nicht mehr verleugnen, da es leider recht grob gehalten ist. Auch die vom russischen Hersteller Peresvet über die Firma TT-Club vertriebene Nachbildung im Maßstab 1:120 dürfte gerne etwas detaillierter sein. Es fehlt auch eine NEM-Kupplungsaufnahme. □ *Alexander Bergner*



Nur vom Kleinserienproduzenten Kehi, Eisenach, ist ein vorbildgerechter Reichsbahn-Maschinenkühlzug MKZ 4 samt Maschinenwagen erhältlich.





Das H0-Modell eines MK 4-432 von Kehi gibt alle Details des oben abgebildeten, werksneuen Originals sehr überzeugend wieder. Auch die Unterschiede zur Exportversion des Waggons sind deutlich zu sehen.

Die bisherigen Expert-Modelle von Piko trafen bereits den Geschmack vieler Modellbahner. Mit der neuen E 41 in H0 wird nun eine höhere Qualitätsstufe in diesem Segment erreicht.

PREIS-KNALLER

Der Spitzname der E 41 dürfte allgemein bekannt sein: Knallfrosch. Schließlich war das laute Schaltwerksgeräusch ein Merkmal der kleinsten Einheits-Elektrolokbaureihe der Bundesbahn.

Dass diese Lok einen eigenen Kultstatus besitzt, hat man auch bei Piko bemerkt: Höchste Zeit für ein neues Modell in der Expert-Serie, auch um die hauseigenen Silberlinge endlich mit einem passenden Zugpferd bespannen zu können. Nachgebildet wurde E 41 074 des Bw Hagen-Eckesey im Zustand um 1965 mit silberfarbenem Dach, großen Stirnlampen, umlaufender Regenrinne, Schweigerlüftern und chromoxidgrünem Lokkasten. Das Gehäuse ist bezüglich der Formgebung makellos getroffen, es stören nur die unübersehbaren Formtrennkanten an den Führerständen. Sämtliche Griffstangen sind freistehende Teile aus bruchsicherem, flexiblem Kunststoff. Leider passt der Farbton der Frontgriffstange nicht ganz zum Grün des Lokkastens. Die aus Metall gefertigten Stromabnehmer der Bauart DBS 54a sind sehr filigran ausgefallen, trotz ihrer teilweise vereinfachten Formgebung. Bemerkenswert ist die funktionstüchtige Wippenfederung. Auch die anderen Dachbauteile wie Stromabnehmer-Senkantriebe, Isolatoren, Druckluft-Hauptschalter und Oberspannungswandler überzeugen. Einige der Dachtrittroste sind freistehend ausgeführt, obgleich dies optisch kaum wahrnehmbar ist. Die Dachleitungen

FOTOS: RAINER ALBRECHT

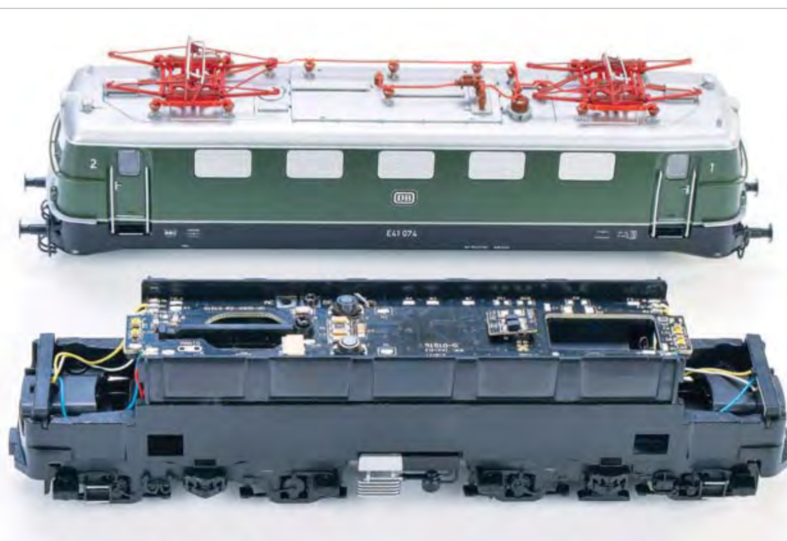


Der Motor dieses Expert-Modells besitzt nun zwei Schwungmassen, das Getriebe wurde deutlich langsamer übersetzt – gut so.

selbst bestehen vollständig aus Kunststoff, den man gerne auch in einem etwas kräftigeren Rotton hätte spritzen dürfen. Das Läutewerk wurde sehr zierlich nachgebildet. Die Pfeife wirkt dagegen leider zu knubbelig.

Sehr plastisch graviert und absolut ausreichend detailliert zeigen sich die Drehgestelle. Die Räder sind recht grob gehalten, die Größe der Spurkränze liegt gerade noch im grünen Bereich. Erstmals wurden Details wie Zugsammelschiene und Steuerkabel bei einem Expert-Modell nicht mehr an den Lokrahmen angespritzt, sondern als extra angesetzte Bauteile ausgeführt. Die Bremsschläuche liegen als leicht montierbare Zurüstteile bei.

Bemerkenswert ist die Beleuchtung, die einen absolut vorbildgerechten Eindruck macht. Der Lichtaustritt an den LEDs wirkt so, als säßen echte Glühbirnen hinter den Lampenscheiben; das gilt auch für das rote Schlusslicht. Dass die neue E 41 auch in punkto Farbgebung und Beschriftung ein tadelloses Finish aufweist, versteht sich da fast schon von selbst.



Für den geringen Preis erhält man bei Piko sogar eine moderne Plux22-Digitalschnittstelle. Der Platz für den Einbau eines Sounddecoders mit Lautsprecher ist auch schon vorbereitet.

Für den Antrieb des Analog-Modells sorgt das bewährte Konzept aus Mittelmotor und Kardanwellen, die per Getriebe auf alle Achsen wirken. Dies sorgt für entsprechend gute Fahreigenschaften. Die Schwungmassen sind recht klein ausgefallen, offenbaren sich aber als durchaus effizient. Lobenswert ist die nur moderat überhöhte Endgeschwindigkeit.

Bei der neuen E 41 aus Sonneberg handelt es sich um ein gelungenes Modell und einen echten Preis-Knaller. □ *A. Bergner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 51510
- **Antrieb:** Motor mit zwei Schwungmassen wirkt auf alle vier Achsen
- **Haftreifen:** Zwei
- **Vmin(1,2 V):** 3 km/h
- **Vmax(12 V):** 158 km/h
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Gewicht:** 355 Gramm
- **Beleuchtung:** LED
- **Preis (UVP):** 119,99 Euro



Einmal nicht mit den für diese Baureihe typischen Silberlingen, sondern mit einem polnischen hecht der 1. Klasse ist die E 41 074 hier unterwegs.



Rasend unter Gleichstrom: Rocos neue CC 6500 der SNCF ist die Paradelok für alle schnellen Züge in Frankreichs 1500-Volt-Netz.

Was dem deutschen Eisenbahnfreund die 103, ist dem Franzosen die CC 6500. Roco hat dieser Kultlok nun mit einer Neukonstruktion ein Denkmal gesetzt.

Königin der Knicknasen

Sie war das Stärkste, was die SNCF Anfang der 70er-Jahre bieten konnte: Die sechsachsige Gleichstromlok mit dem von Paul Arzens entworfenen Design, von den Fans liebevoll „nez cassé" (gebrochene Nase) bezeichnet. Mit 200 km/h war sie schnell genug, um vor den TEE-Zügen wie „Mistral", „Aquitaine" oder „Capitole" von Paris aus in den Süden zu jagen. Später wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h reduziert, und die Loks verloren ihre elegante silbergraue Grundfarbe. Bei der SNCF war nun Betongrau tonangebend, doch die bordeauxrot-orangene Sonderfarbgebung (passend zu den Grand-Confort-Wagen) wurde bei den meisten Loks beibehalten.

Roco liefert die CC 6500 in mehreren Varianten aus. Unser Testmodell bildet die CC 6516 nach, eine Maschine aus der ersten Lieferserie mit den eleganten vertikalen Lüftergittern. Die Lok zeigt sich im Zustand der 90er-Jahre in Betongrau, mit Spaghetti-Logo und vereinfachten Lokschildern an den Fronten. Einer Raserei wird im Modell Einhalt geboten, denn der Decoder wurde ab Werk so ausgeliefert, dass umgerechnet gerade einmal 150 km/h erreicht werden. Die CV 5 muss also mit Werten um die 200 geschrieben werden, dann läuft die CC 6516 im TEE-Tempo.

Äußerlich erfüllt die Roco-Lok auch sehr hohe Erwartungen: richtige Proportionen, insbesondere was die charakteristischen Knicknasen-Fronten angeht sowie zahlreiche feinste Details. Auf dem Dach entdeckt man geätzte Laufroste, scharf gravierte Stromabnehmer-Antriebe und vieles mehr. Die Schleifstücke sind seitlich weiß lackiert. An den Lokfronten glänzen durchbrochene Trittstufen, Griffstangen und Scheibenwischer sind angesetzt. Der Clou: eingesetzte und durchbrochene, hutzenartige Lüfteröffnungen an den Lokseiten.



Die Lokunterseite ist mit allen typischen Aggregaten und Leitungen vervollständigt. Die Nachbildung der Monomoteur-Drehgestelle zeigt alle Details, die man sich wünscht.

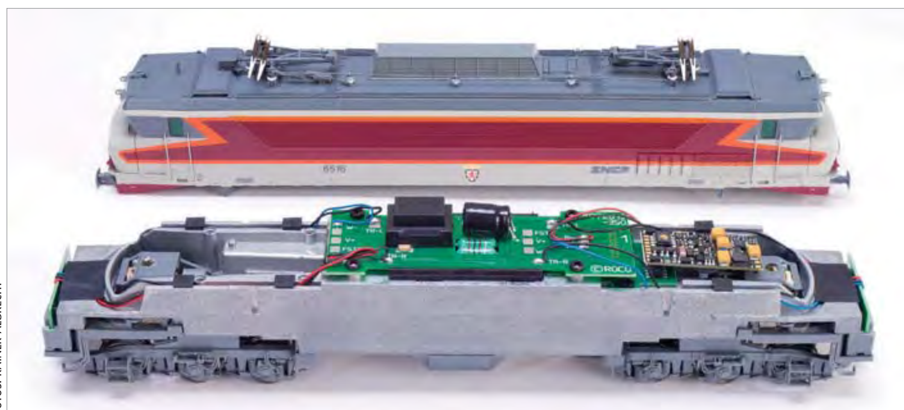
Zahlreiche Zurüstteile für Pufferträger und Fahrzeugboden hat der SNCF-Freund allerdings selbst anzubringen. Sehr schön sind die geätzten und mehrfarbig lackierten Wappen für die Lokseiten (an unserem Testmodell nicht angebracht).

Die Soundfunktionen des Zimo-Decoders unterstützen ein französisches Ambiente mit unterschiedlichen Bahnsteigansagen und Jingles, der typischen Hoch-Tief-Hornkombination und vielen weiteren, realistischen Klängen.

Kabinenbeleuchtung, ein zugseitig abschaltbarer Weiß-Rot-Lichtwechsel über nicht zu helle LED – alles, was man sich für ein perfektes Modell wünscht, hat Roco berücksichtigt. Das hat allerdings auch seinen Preis. □ *A. Bauer-Portner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Roco
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 72631
- **Antrieb:** Mittelmotor mit zwei Schwungmassen, Schnecken-Stirnrad-getriebe wirkt auf sechs Radsätze, zwei Haftreifen, Allrad-Stromabnahme
- v_{max}: Über 200 km/h (CV-Wert)
- v_{min}: Unter 1 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Digitalfunktionen:** 20 (Sound, Beleuchtung)
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Preis:** 334 Euro (UVP)



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Der Metallrahmen sorgt für ein Gewicht von 542 Gramm. Auf der Hauptplatine sind der Lautsprecher und ein Pufferkondensator untergebracht, rechts sitzt der Sounddecoder.

Sie waren stets eine ausgesprochen elegante Erscheinung: die von der DRG in den 1930er-Jahren entwickelten, formschönen Schnellverkehrstriebwagen (SVT). KRES verhilft nun auch den SVT-Freunden unter den TT-Bahnern zu einem zeitgemäßen Modell.



Im Jahre 1949 wurde der SVT 137 273 als FDt 66 Berlin – Hamburg im Bahnhof Büchen abgelichtet. Die Fotomontage macht deutlich, wie realistisch KRES das TT-Modell umgesetzt hat.

Tempojagd in TT

Lange Zeit mussten sich TT-Bahner mit einem schon nicht mehr ganz zeitgemäßen JATT-Modell des zweiteiligen DRG-Schnelltriebwagens der Bauart „Hamburg" begnügen. Jetzt wurde von KRES ein Modell des dreiteiligen SVT der Bauart „Köln" entwickelt, das gerade in der aktuell umgesetzten Reichsbahn-Version der Epoche III sicher viele TT-Freunde begeistern wird.

Man merkt, dass KRES auch im professionellen Formenbau tätig ist. An der Gestaltung des Schnelltriebwagens gibt es praktisch nichts auszusetzen. Alle Rundungen sind perfekt nachgebildet, auch die komplizierte, windschnittige Kopfform des Zuges. Die Gravur des Gehäuses lässt kaum Wünsche offen. Bei den wenigen Details, die aus der aalglatten Stromlinienform herausstechen, wie Lüfter oder Griffstangen, handelt es sich überwiegend um extra angesetzte Teile. Die Fenster sind bündig eingefügt. Als besonders gelungen erweisen sich die hauchfeinen, silbern bedruckten Fensterrahmen. Auch insgesamt kann das Farbkleid beeindrucken: die seidenmatte, violett-crèmefarbene Lackierung wurde vollkommen fehlerfrei aufgebracht und



Zwischen ausschwenkbarer Drehgestellverkleidung und Schürze sind die Spaltmaße, wie man im Automobilbau sagen würde, bemerkenswert gering ausgefallen.


VORBILDFOTO: WALTER HOLLNAGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

die Zierlinien könnten akkurater nicht sein, was übrigens auch für die Beschriftung gilt.

Über den durchbrochenen, filigranen Drehgestellen schwenken die grauen Verkleidungsschürzen in engen Kurven aus. Auf gerader Strecke zeigt sich das Zugbild dank der geringen Spaltmaße und der zuverlässigen Kinematik jedoch geschlossen.

Die mehrfarbige, detailreiche Inneneinrichtung wirkt stimmig. Das Fahrpult in den Führerständen ist sogar vorbildgerecht mit allen Armaturen bedruckt. Leider versperrt die Motorverkleidung den Blick in die Küche und den Gepäckraum.

Der Motor mit Schwungmasse treibt über eine Kardanwelle nur das vordere Drehgestell im b-Wagen an. Da alle angetriebenen Räder mit Haftreifen versehen sind, entwickelt der SVT dennoch genügend Zugkraft, um auch Rampenstrecken zu meistern. Untereinander sind die Wagen mit einer starren, vierpoligen elektrischen Verbindung versehen, die mittels Kulissenführung auch für geringe Abstände sorgt. Die Stromabnahme erfolgt über jeweils ein Drehgestell in den Endwagen.

Digitalversion für echte Experten

Die Fahreigenschaften sind sehr ausgewogen, auf einem längeren Parcours macht der SVT sogar im Kriechgang eine gute Figur. Die auf das Original umgerechnete Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h wurde von den Konstrukteuren bemerkenswert genau getroffen.

Dass die Firma KRES aus dem Bereich der Mikroelektronik stammt, hat für Modellbahner durchaus zwei Seiten. Einerseits sind die Lichtfunktionen, die der verbaute hauseigene „FlexDec"-Decoder der getesteten Digitalversion bereithält, äußerst vielfältig und realistisch. Praktisch alle Beleuchtungseffekte des Vorbilds können im Modell nachvollzogen werden, von der Innenbeleuchtung bis hin zum Schlusssignal. Andererseits ist die Anleitung zwar ausgesprochen gut detailliert und geht auf wirklich jede CV-Einstellung des „FlexDec"-Decoders ein, doch für Normalanwender ohne nennenswerte Erfahrungen mit Digitaltechnik ist sie nicht immer verständlich.

Zum Glück erlauben moderne Digitalzentralen aber auch einen Plug & Play-Betrieb mit dem SVT, so dass man letztlich nicht um den erwünschten Entspannungsfaktor beim Eisenbahnspielen fürchten muss. ☐ *Alexander Bergner*


MODELLFOTOS & MONTAGE: RAINER ALBRECHT

Das Gehäuse hinterlässt dank lupenreiner Farbgebung und Beschriftung einen hervorragenden Eindruck. Der Innenraum ist gut detailliert und stimmungsvoll beleuchtet.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** KRES
- **Nenngröße:** TT
- **Bestellnummer:** 1372D
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff
- **V_{min} (FS 1):** 2 km/h
- **V_{max} (FS 28):** 168 km/h
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse wirkt auf vier Achsen
- **Haftreifen:** Vier
- **Gewicht:** 267 Gramm
- **Beleuchtung:** Umfangreiche Beleuchtungsfunktionen mittels LED-Technik
- **Preis (UVP):** 359 Euro

Pikos 131 001 ist eine gelungene TT-Neuheit und ihr Geld wert. Sie ergänzt den DR-Lokpark trotz des schon verfügbaren Roco-Modells um eine weitere Variante der Ludmilla.

Güter-Russin für TT

Das Vorbild war eher eine Notlösung: Da die sowjetische Lokschmiede in Lugansk anfangs keine brauchbare elektrische Zugheizungsanlage für ihre schweren sechsachsigen Dieselloks anbieten konnte, wurden kurzfristig 76 Stück aus dem angelaufenen Fertigungsauftrag (insgesamt waren es 873 „Groß-Russinnen") herausgenommen und mit einer anderen Getriebeübersetzung ausgestattet. Für den Güterzugdienst war bei diesen als Baureihe 131 eingereihten Loks eine geringere Geschwindigkeit und reichlich Anfahrzugkraft geboten.



Das Lok-Innere zeigt sich sehr ordentlich und ohne Drahtverhau. Links auf der Hauptplatine sitzt, gut zugänglich und mit viel Platz auch für einen Sounddecoder, die PluX16-Schnittstelle.

Wuchtig wirkt die Güter-Ludmilla auch im TT-Maßstab, sie bringt 173 Gramm auf die Waage. Der hellgraue, schwere Metall-Rahmen unterhalb des roten Gehäuses sorgt für Stabilität und eine ausreichende Zugkraft des Modells, auch wenn nur vier der sechs Radsätze angetrieben sind. Zwei diagonal angeordnete Haftreifen auf den inneren Drehgestell-Radsätzen erhöhen die Reibung. Das Modell läuft nicht zu laut und taumelfrei über die Gleise, allerdings fast doppelt so schnell wie das Vorbild. Die nicht ideale Getriebeauslegung bedingt auch vergleichsweise schlechte Langsam-





FOTOS: RAINER ALBRECHT

Sauber und detailreich graviert ist das Lokgehäuse aus Kunststoff. Doch auch der graue Rahmen aus Metallspritzguss zeigt feine Details.

fahreigenschaften. Das ist ein wenig schade, will der TT-Lokführer doch gefühlvoll an seinen Güterzug setzen. Auch mit einem Impulsbreiten-Fahrregler (Heißwolf) ließ sich auf Anhieb leider keine überzeugende Kriechgeschwindigkeit herbeizaubern. Die beiden Schwungmassen sorgen immerhin für einen Auslauf von maximal 13 Zentimetern.

Das Modell ist für den Soundeinbau vorbereitet, ein großer Rechteck-Lautsprecher findet an der Rahmenunterseite innerhalb der Tank-Nachbildung seinen Platz; zwei Kabel sind an der Platine anzulöten. Ein Sounddecoder mit ESU-Technik ist bei Piko erhältlich.

Die Lokbeleuchtung erscheint sehr realistisch. Der Weiß-Rot-Wechsel (LED) wirkt getrennt auf die nebeneinander liegenden Öffnungen der Doppellampen. Die feinen Einfassungen der Leuchten tragen viel zum gelungenen Erscheinungsbild des Modells bei. Gleiches gilt für die sauber eingesetzten und mit feinen schwarzen Rahmen versehenen Fenster und die zierlichen, angespritzten Scheibenwischer. Die seitlichen Schiebefenster sind sauber silberfarben angelegt, ebenso die angespritzten Handläufe an den Führerstandstüren. Angesetzt sind hingegen die Handläufe an den Lokfronten, die Signalhörner und die Aufstiegsleitern an den Pufferträgern.

Rundum gelungene Modell-Umsetzung einer Ludmilla

Unterhalb der Puffer trägt das Modell die imposant wirkenden Frontschürzen mit angebauten Schneeräumern. Diese Bauteile werden von der Kurzkupplungskulisse (nicht von den Drehgestellen) mitgenommen und schwenken in engen Kurven aus, allerdings nur am hinteren Lokende, an dem der Zug angehängt ist. Die vordere Lokfront bleibt so angenehm geschlossen, eine gute Lösung. Die Kupplungen sitzen in Klipsaufnahmen. Zurüstteile für die weitere Detaillierung der Pufferträger liegen, Piko-typisch, nicht bei.

Einen überzeugenden Eindruck machen die Drehgestelle. Die hellgraue Farbe, quasi ein Fotografieranstrich, unterstreicht die vielen Details und die plastische Wirkung der Blenden. So ist im Modell die Technik der Achsführung, Federung und Bremsen nachvollziehbar. Der Rahmen liegt angenehm tief auf den Drehgestellen, ein störender Spalt ist nicht auszumachen.

Die sehr sauber, in richtiger Größe und unter der Lupe gut lesbare Bedruckung weist das Modell als 131 001 des Bw Röblingen aus. Als Untersuchungsdatum ist der 31.3.1984 angegeben. Die vollständige Beschriftung umfasst auch die Pufferträger. Die Lackierung ist einwandfrei ausgefallen und weist keine Staubeinschlüsse oder nennenswerte Unsauberkeiten auf.

Angesichts des Handelspreises von deutlich unter 100 Euro ist die Piko-Ludmilla ein Angebot, das man eigentlich nicht ausschlagen kann. □ *A. Bauer-Portner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** TT
- **Bestellnummer:** 47321
- **Antrieb:** Mittelmotor mit zwei Schwungmassen, Schnecken-Stirnradgetriebe wirkt auf vier Radsätze, zwei Haftreifen, Stromabnahme über alle Räder
- v_{max}**(12 V):** 195 km/h
- v_{min}**(1,9 V):** 10 km/h
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Schnittstelle:** PluX16
- **Preis:** 99,99 Euro (UVP)



Wuchtbrumme für Güterzüge: Die 131 war mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zum Lastenschleppen auserkoren.

Zu schade zum Umblättern

Mit unseren tollen großformatigen Begleitern durch das Jahr 2015



Traumanlagen von Modellbahnprofis

Fotografiert von Meistern ihres Fachs

Format 47,5 x 33,0 cm, Best.-Nr. 951401 · € 14,99

Die schönsten Motive und die besten Fotografen



Hamburg – Bahn und Hafen

Mit stimmungsvollen Motiven von Walter Hollnagel

Best.-Nr. 581412 · € 9,95



Reise durchs Ruhrgebiet

Eindrucksvolle Bilddokumente zur Zeitgeschichte

Best.-Nr. 581411 · € 9,95



Reichsbahn-Dampf

Mit Video-DVD von den RioGrande-Filmprofis: 95 027 – Mit Dampf über Bergstrecken (58 Minuten)

Best.-Nr. 581409 · € 19,95

Unsere Kalender-Edition

Mit Sorgfalt zusammengestellt von den VGB-Redaktionen



Bahnen und Berge

Eisenbahnen in majestätischer Alpenkulisse

Best.-Nr. 102132 · € 14,95



Modellbahn-Impressionen

Modellbahn vom Feinsten

Best.-Nr. 16284167 · € 9,95



Modellbahn-Träume

Von Josef Brandl

Best.-Nr. 551402 · € 14,95



Baureihe 103

Die DB-Kultlok fährt weiter!

Best.-Nr. 102134 · € 14,95



Dampfbahn-Route Sachsen

Eine bildgewaltige Reise durch Sachsen

24 farbig bedruckte Blätter plus Titelblatt und Legendenblatt

Best.-Nr. 581417 · € 16,80



Eisenbahn und Landschaft

Mit Loklegenden und Zugklassikern durchs Jahr

Best.-Nr. 551401 · € 9,95



Der Taurus

Der moderne „Star der Schiene“

Best.-Nr. 102133 · € 14,95



DB-Dampfloks

Die Blütezeit des Dampfbetriebs

Best.-Nr. 581410 · € 9,95



Die Harzer Schmalspurbahnen

Nostalgischer Eisenbahnbetrieb und herrliche Landschaftsaufnahmen

Format 59,5 x 48,0 cm

Best.-Nr. 581416 · € 14,95

Alle Kalender im Format 49 x 34 cm (wenn nicht anders angegeben), mit 12 Monatsmotiven plus Titel- und Legendenblatt, Wire-O-Bindung mit Aufhänger

VGB | VERLAGSGRUPPE BAHN |

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck

Bestell-Hotline 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de/kalender

FÜLLSEITE



Nahverkehrs-Klassiker der Epoche IV: Ein Reichsbahn-Kurzzug aus 118 (Piko) und der neuen Zwei-Wagen-Garnitur von Hornby/Arnold in TT.

Hornby nutzt Synergie-Effekte und bringt Modelle gleicher Vorbilder vermehrt in unterschiedlichen Maßstäben: Nun sind die zwei- und vierteiligen Doppelstockzüge der Reichsbahn auch für TT zu haben.

Konsequent verkleinert

Nach dem großen Erfolg der Rivarossi-H0-Modelle gemäß Vorbild-Doppelstockzügen der DR lag es für Hornby nahe, die auch bei TT-Freunden sehr gefragten Züge maßstäblich zu verkleinern. Nun sind die ersten Doppelstöcker auch im Maßstab 1:120 erhältlich. Die neuen Modelle wurden zunächst als zweiteilige Garnitur mit rehbraunem Dach entsprechend der Epoche IV, als vierteiliger Zug der Epoche III mit Reichsbahn-Schriftzug sowie als vierteiliger Zug der Rostocker S-Bahn mit Steuerabteil in Blau/Grau aufgelegt. Hornbys unter der Marke Arnold angebotenen TT-Doppelstöcker überzeugen auf den ersten Blick durch maßstäbliche Ausführung und enge Wagenabstände. Wie bei den H0-Modellen sind die Trittstufen über den Drehgestellen seitenverschiebbar ausgeführt, dies fällt in der Seitenansicht wegen der engen Spaltmaße aber kaum auf. Die Fenster sind auch in den Dachschrägen exakt eingesetzt und mit farblich abgesetzten Stegen und Einfassungen versehen. Die Lackierung und die Bedruckung geben keinen Anlass zur Kritik. Für die Steuerung von Lichtfunktionen ist in jeweils einem Endwagen eine sechspolige NEM-Schnittstelle vorhanden. Nun fehlen nur noch N-Modelle. □ *abp*



Die Wagenverbindung über die Jakobs-Drehgestelle ist einfach zu handhaben und sorgt für enge Fahrzeugabstände.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche Ausführung; enger Wagenabstand; freistehende Griffstangen; sehr saubere Bedruckung; Zurüststeile für Zugende, NEM-Schnittstelle*

KONTRA: *Nicht für Innenbeleuchtung vorbereitet*

PREIS: *119,90 Euro (UVP, 2-teilig)*

URTEILE: ☒☒☒☒▵

FOTOS (4): RAINER ALBRECHT



Für die Detaillierung der Pufferträger eines Zugendes liegen ein Rahmenteil, Bremsschläuche, die Heizkupplung und eine Kupplungsnachbildung zum Zurüsten bei.

KOMPAKT

H0m-Wagen von Tillig

Die unrekonstruierten Harz-Wagen mit 12,6 Metern Länge im Zustand der 70er-Jahre tragen die DR-Nummern 900-481 und 900-505 und sind im Set erhältlich. Sie unterscheiden sich durch verschiedene Sprengwerke unter dem Rahmen. Die Modelle zeichnen sich durch ihre nahezu makellose Umsetzung, gute Detaillierung und eine Inneneinrichtung aus. □ *oh*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Saubere Lackierung und Bedruckung; präzise Gravuren*

KONTRA: *Angussstellen an den Dach-Stirnseiten sichtbar*

PREIS: *85,89 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒▵



Im Zug dieses Epoche-III-Sets herrscht ein Überangebot an Plätzen der ersten Klasse, es scheint sich wohl um einen Sonderzug zu handeln.

Die Modernisierungswagen der DR sind nun für Spur N in vielen Varianten von Hornby/Arnold zu haben.

Vereinheitlichte Vielfalt

Zu Beginn der 1960er-Jahre sah sich die DR gezwungen, den veralteten Wagenpark für den Fernverkehr zu modernisieren. Aus der Not geboren war die Weiterverwendung von Wagenrahmen in DRG-Bauart vor allem der Verwendungsgruppen 35 und 38. Die letzten Serien der im Raw Delitzsch gefertigten, so genannten Modernisierungswagen waren allerdings reine Neubauten. Arnold hat aus der Vielfalt der zwischen 1960 und 1970 entstandenen Wagentypen die wichtigsten ausgewählt und als überraschende Neuheit sehr ansprechend im Maßstab 1:160 umgesetzt. Es sind jeweils zwei Dreier-Sets der Epochen III (grün mit Zierlinie) und IV (beige-grün) lieferbar. Die Modelle sind maßstabsgerecht und passen in den Proportionen gut zu anderen DR-Wagen aus aktueller Produktion. Lackierung und Bedruckung sind tadellos, die Fenster allerdings etwas zu groß ausgefallen. Dies zeigt sich insbesondere am zu geringen Abstand zur Dachkante. Alle Modelle sind einheitlich lang, was nicht ganz dem Vorbild entspricht, als Fertigungs-Kompromiss aber nachvollziehbar ist. Sehr schön: die Nachbildung der Drahtgitterabtrennung entlang des Seitenganges im Gepäckwagen als feines Ätzteil. □ *abp*



Die Arnold-Modernisierungswagen laufen vorbildgerecht auf Drehgestellen der Bauarten Görlitz III (links) oder V (rechts).

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; maßstäbliche Hauptabmessungen; sehr gute Detaillierung, Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Fenster; Kurzkupplungen eingeschränkt verwendbar*

PREIS: *119,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Güterwagen der Bauarten Linz und Villach gibt es dank Lenz jetzt auch in Spur 0.

Linz von Lenz

Im Grunde muss man über neue Spur-0-Modelle aus dem Hause Lenz nicht allzu viele Worte verlieren: Auch diese Nachbildungen von Güterwagen der bauartverwandten Gattungen Linz und Villach entsprechen gänzlich dem von diesem Hersteller bereits gewohnten hohen Standard. Von den profilierten Radscheiben-Innenseiten über die Federpuffer bis hin zu den funktionsfähigen Laderaumtüren wurde wirklich an alles gedacht. Da ist es fast schon eine Selbstverständlichkeit, dass die Stahlprofile des Wagenkastens hinterschnitten und mit den Nachbildungen sämtlicher Nieten und Schrauben versehen sind. Auch das Fahrwerk mit den fein detaillierten Achshaltern und einer vollständig nachgebildeten Bremsanlage ist eine Augenweide. Das charakteristische räumliche Sprengwerk wurde ansprechend umgesetzt. Der hochdetaillierte Fahrzeugrahmen besteht aus Metall und sorgt für ordentliches Gewicht der Modelle. □ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gut detaillierte Modelle; maßstäbliche Umsetzung; viele extra angesetzte Details aus Metall; aufwendig mehrfarbig lackiert und beschriftet; Türen zum Öffnen*

KONTRA: –

PREIS: *104,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒



Die Modelle des Linz (links) und des Villach (rechts) entsprechen der Epoche III, in der beide noch häufig bei der DB zu sehen waren.



Das HF-Zugset enthält neben der Brigadelok und zwei Personenwagen auch einen offenen und einen geschlossenen Güterwagen.

Passend zum aktuellen Gedenken an den Ausbruch des Ersten Weltkriegs liefert Minitrains erstmals einen Zug der Heeresfeldbahn als H0e-Modell.

Dampfbrigade

Um die Materialschlachten des Ersten Weltkriegs überhaupt führen zu können, mussten entsprechende Transportkapazitäten bei den Heeresfeldbahnen (HF) verfügbar sein. Die vorhandenen Maschinen wurden diesen Ansprüchen nicht mehr gerecht. Deshalb entwickelte Henschel im Jahre 1905 einen relativ starken Vierkuppler mit Außenrahmen und Klien-Lindner-Hohlachsen für die engen Kurvenradien auf 600 Millimetern Spurweite. Die so genannte Brigadelok wurde mehr als 2000-mal gebaut. Grund genug für eine Umsetzung als H0e-Modell. Wenn man über die falsche Spurweite und den etwas zu großen Maßstab des Minitrains-Zuges hinwegsieht, erhält man nette Modelle mit vielen feinen Details zu einem akzeptablen Preis. Die Lok ist auch im typischen HF-Feldgrau und als grüne Maschine der schwedischen Ohsabahn erhältlich. Diese Modelle gibt es zusammen mit an HF-Material angelehnten Feldbahnwagen im Set. Unter der Bezeichnung Controller 9000 bietet Minitrains zudem einen 12-Volt-Fahrregler an, der gepulsten Gleichstrom erzeugt. Die kleinen Lokomotiven verfügen über einen senkrecht stehenden Motor mit Schwungmasse und legen damit ein exzellentes Fahrverhalten an den Tag. □

Alexander Bergner



FOTOS (3): RAINER ALBRECHT

Die Brigadelok hinterlässt einen guten Gesamteindruck.



Passend zu den Modellen wird ein Fahrregler angeboten.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr guter Gesamteindruck; Motor mit Schwungmasse; Preis-Leistungs-Verhältnis*

KONTRA: *Zu große Spurweite; Modellmaßstab etwa 1:80; keine bewegliche Steuerung*

PREISE (UVP): *129,90 Euro (Lok); 174 Euro (Zugset)*

URTEILE:

Die Vossloh-G 2000 ist als überarbeitetes N-Modell von Hobbytrain wieder lieferbar.

Lok aus Kiel



Die Cargo-Lok wirkt mit farblich passenden Wagen besonders schön.

Vom slowenischen Hersteller Mehano wurden im Jahr 2007 die ersten Modelle der G 2000 in H0 und N vorgestellt. Hobbytrain hat die Formen für das N-Modell übernommen und bringt nun neue, überarbeitete Varianten auf den Markt. Das Modell weist sehr ausgeglichene Fahreigenschaften auf, die Höchstgeschwindigkeit liegt umgerechnet bei 155 km/h. Lackierung und Beschriftung sind ordentlich, nur unter der Lupe wirken kleine Schriften und Symbole etwas unsauber. Auf dem Dach überzeugen die feinen Lüftergitter und extra angesetzte Klimaanlagen. Die Beleuchtung über LED wirkt etwas schwach, das weiße Licht scheint zudem bläulich. Beidseitig sind Kurzkupplungskulissen eingebaut. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Fahreigenschaften; feine Detaillierung; NEM-Schnittstelle leicht zugänglich*

KONTRA: *Beleuchtung; Druck; Kupplungsbeweglichkeit nach oben etwas eingeschränkt*

PREIS: *129,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



In bisher zwei Nummernvarianten bringt NME diesen Getreidewagen. Für einen schönen Ganzzug könnten es noch einige mehr sein.

Nach einigen N-Modellen kommt nun der erste H0-Wagen des Nürnberger Herstellers NME.

Getreide-Tank

Für den Getreide-Verkehr, der heute eine wichtige Rolle im Güterverkehr einnimmt, beschaffte der Waggonvermieter VTG 2013 insgesamt 300 moderne Silowagen mit 102 Kubikmetern Ladevolumen bei Tatravagonka Poprad, Slowakei.

H0-Bahner (und auch N-Bahner, siehe Seite 93) mit einem Faible für die moderne Eisenbahn können nun diesen markanten Wagen auch auf den eigenen Gleisen einsetzen. Das H0-Erstlingsmodell von NME ist sehr sauber gefertigt. Es glänzt durch eine makellose und umfangreiche Bedruckung, sowohl an den Wagenseiten als auch Drehgestellen. Der komplizierte Öffnungsmechanismus für das Dach und die offenen Rahmenabschnitte an den Wagenenden sind überzeugend nachgebildet. Viele angesetzte Teile unterstreichen den filigranen Eindruck. Das Laufgitter an der Wagenoberseite ist als geätztes Metallteil eingesetzt. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gute Vorbildwahl; maßstäbliches und sehr detailliertes Modell; Fahreigenschaften*

KONTRA: *Handkurbel am Drehgestell eher plump*

PREIS: *Zirka 50 Euro*

URTEILE: 4½ Schluss-Signale



Das neu konstruierte Bemo-Modell lässt kaum einen Wunsch offen. Die Feinheit der freistehenden Anbauteile ist überzeugend.

Einen modernen Knickkesselwagen der Rhätischen Bahn gibt es jetzt bei Bemo.

Öl-Kessel

In den Jahren 2002/2003 stellte die RhB neue Knickkesselwagen in Dienst. Die Waggons Za 8101 bis 8118 verfügen über ein Fassungsvermögen von 42000 Litern, sind 13,8 Meter lang und laufen auf Drehgestellen ausgemusterter Großraumgüterwagen der Bauart Gak. Das Bemo-Modell ist exzellent detailliert, eine Vielzahl freistehender Leitungen und Anbauteile prägt das äußere Erscheinungsbild des mattgrauen H0m-Modells. Die Lackierung ist makellos und zeigt keinerlei Einschlüsse. Eine gestochen scharfe Bedruckung macht aus dem schlichten Transportwagen für Mineralölprodukte eine Zierde für jeden meterspurigen Güterzug. Lediglich der Preis von knapp 70 Euro trübt ein wenig die Freude. □

Stefan Alkofer

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliches Modell; ausgezeichnet detailliert; perfekt lackiert und bedruckt*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *69,95 Euro (UVP)*

URTEILE: 4½ Schluss-Signale


Das Depot hält alles bereit, was der einfache Bahnbetrieb erfordert.

Auhagen spendiert seinen H0f-Feldbahnattrappen endlich ein Dach über der Motorhaube.

Feldbahnhaus

Wer eine Feldbahn in H0 nur als Staffage benötigt, wird seit einiger Zeit im Bausatzprogramm von Auhagen fündig. Nun erscheint für diese Fahrzeuge in gewohnt hoher Qualität ein kleiner Schuppen mit fein graviertem Ziegelmauerwerk und Pultdach im Set mit einer aus Brettern, Ölfässern und feinen Ölkannen improvisierten Dieseltankstelle. Passend zum Umstand, dass die Feldbahn als funktionslose Attrappe konstruiert wurde, sind die Tore vom Erbauer unbeweglich festzukleben. Das eingravierte Gleis in der Bodenplatte kann jedoch herausgetrennt werden, um auch fahrtüchtige H0f-Feldbahnmodelle darin parken zu können. In diesem Fall müsste der Bastler für bewegliche Tore sorgen. Neu sind auch die im Dreierpack angebotenen Kastenloren und die als Duo verpackten Drehschemelwagen. Bei diesen Modellen müssen nur noch die Achsen und die Schemel montiert werden. ☐ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Echte Formneuheit; Vollkunststoffbauweise; maßstäbliche Größe; fein gravierte Bauteile*

KONTRA: *Unbewegliche Tore*

PREIS: *18,80 Euro (Lokschuppen) bzw. 10,70 Euro (je Lorenset)*

URTEILE: ■■■■▴


Ein jeder in seinem Häuschen: für Ede und die Lok ein Päuschen.

Busch erweitert sein H0f-Feldbahnthema mit einer schönen, vielseitig verwendbaren Holzscheune.

Feldbahnhütte

Die schönen H0f-Feldbahnmodelle von Busch haben schon lange einen passenden Unterschlupf verdient. Deshalb erschien jetzt ein kleiner Feldbahnschuppen aus Holz. Das Lasercutmodell entspricht vollkommen dem gewohnt hohen Niveau, welches auch schon die bisherigen Echtholzprodukte von Busch aufwiesen. Der Zusammenbau geht daher auch ungeübten Bastlern leicht von der Hand. Sämtliche Teile zeichnen sich durch eine schöne Gravur und gute Passgenauigkeit aus. Die Scharniere und Beschläge der Tore sind sehr fein detailliert. Alternativ kann der zweiständige Schuppen mit seinem Schleppdachanbau auch als Feldscheune genutzt werden. Leider lag dem Bausatz kein Alterungspuder für das Dach bei. ☐ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Hohe Passgenauigkeit; realistische Farbgebung des Holzes*

KONTRA: *Pulverfarbe zum Altern des Daches liegt nicht bei.*

PREIS: *29,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■▴


Dem Fotografen scheint die junge Dame mehr zu gefallen als die neue ES 250/2 von MZ. Für Technik-Fans ist diese Präferenz fast undenkbar.

Die MZ ES 250/2 war ein beliebtes Motorrad in der DDR. Von Herpa erscheint nun ein Gespann in H0.

Zschopower

Lange mussten Fans der klassischen MZ-Motorräder warten, bis die Modellfahrzeugbauer ihnen vernünftige Modelle der Vorbilder aus der einstigen Zschopauer Kradschmiede anboten. Mittlerweile kommt ein wenig Bewegung in diesen Markt, denn Herpa überrascht nun die Interessenten mit einem sehr ansprechend gestalteten Gespann einer MZ ES 250/2. Dieses Motorrad mit 250 cm^3 Hubraum wurde ab 1967 gebaut und sollte eines der erfolgreichsten der ES-Reihe („Einzylinder-Schwinge") werden. Das Modell ist samt Seitenwagen authentisch rot-schwarz lackiert und überzeugt mit hervorragender Detailwiedergabe selbst bei kritischer Betrachtung. Ein echtes Muss für jede DDR-Modellbahn. ☐ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Ansprechende Modellumsetzung; Mehrfarblackierung; hauchfeine Bedruckung*

KONTRA: *Etwas hoher Preis*

PREIS: *16,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ■■■■▴

Möwenschreie glaubt der Betrachter des von Hanspeter und Fabian Fernkorn geschaffenen Dioramas zu hören, Wind auf der Haut zu spüren.



Von Hand graviertes Pflaster, Eigenbau-Gabelstapler und -Gebäude, perfekte Patinierung und ein scharfer Blick für feine Details: Fernkorns gefundener Stil vermag Puristen zu überzeugen.

Das alljährlich um den Tag der Deutschen Einheit stattfindende Markelsheimer Modellbau-Seminar bringt nun schon seit 2005 neuen Schwung in die Modellbahner-Szene. Von erster Stunde an war der Bad Mergentheimer Hanspeter Fernkorn mit von der Partie, brachte später seinen Sohn Fabian mit, zeitweise auch Felix, den Jüngeren der beiden Sprösslinge. Bis dato sind Hanspeter und Fabian Fernkorn, übrigens die einzigen Teilnehmer aus direkter Nähe, unserem Seminar treu geblieben.

Und das hat sich durchaus gelohnt, wie die Bilder dieser Seiten beweisen. Vater und Sohn zeigen sich gleichermaßen technikbegeistert wie detailverliebt, konnten die persönlichen Messlatten jedes Jahr ein kleines Stück höher hängen. Mit ihrem Hafendiorama setzen sie nun selbst im elitären Dioramenbau Maßstäbe, brauchen keinen Vergleich mit populären Modellbauprofis zu scheuen. Das familiäre Duo glänzt nicht nur als eingespieltes Team im

Arbeits-Union privat wie beruflich

Hobbyraum, auch beruflich tritt Fabian in seines Vaters Fußstapfen. Hanspeter Fernkorn, Diplom-Ingenieur (FH), leitet gemeinsam mit Geschäftspartner Harald Klug ein florierendes Ingenieurbüro in Bad Mergentheim respektive Aschaffenburg.

Was man anpackt, hat in Planung und Umsetzung Hand und Fuß, so auch Fernkorns Modellbau-Projekte. Schon längst laufen die Vorbereitungen für das diesjährige Markelsheimer Seminar, welches un-



So manche Zeile aus Gedichten Theodor Storms mag hier in die eigene Erinnerung treten, denn das Vater-Sohn-Team Fernkorn trifft die Küsten-Atmosphäre perfekt.



Fabian Fernkorn baute den interessanten hölzernen Hafenkran nach alten Vorlagen. Erst die Silhouette zeigt die Filigranität des Modells.



Durchdachte, lebendige Szenen, reichlich Bölkstoff: Darsteller und Requisiten auf Fernkorns maritimer H0-Bühne sind allesamt beweglich.

Frische Brise

ter dem Motto „Stadtverkehr“ steht. Vater und Sohn streben erneut Großartiges an, doch genießen wir hier und jetzt erst einmal das letztjährige Resultat.

Der Betrachter dieses Dioramas, das einen typischen Kai mit Gleisanschluss im Bereich einer Bootswerft zeigt, glaubt fast, das Meer zu riechen. Patinierung und Stimmung vermitteln eine perfekte Illusion, die nicht zuletzt dank narrativer Szenen zum Leben erwacht. Trotz der Feinheit sämtlicher Komponenten legen die beiden Fernkorns nämlich großen Wert auf deren Beweglichkeit, um jederzeit frischen Wind auf jene maritime H0-Bühne bringen zu können. Eine steife Brise sorgte dann allerdings auch für gewisse Schwierigkeiten zu Beginn der Fotosession, versuchte man doch zunächst, die guten Lichtverhältnisse im Freien auszunutzen. Wiederholte Male



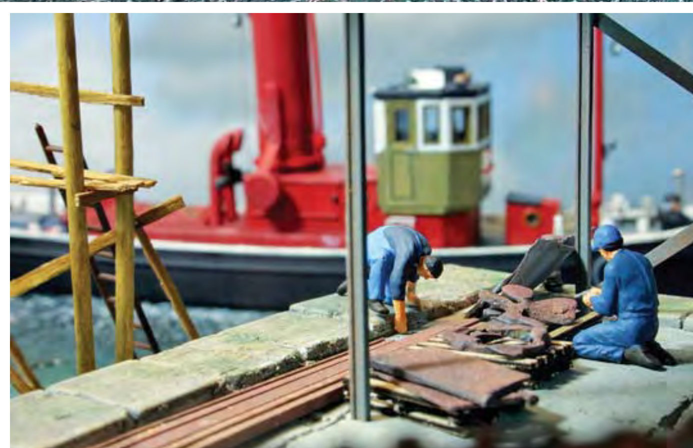
Werft-Innenleben: Die eingebaute Beleuchtung macht die Werkstatt erst sichtbar.



Vom Lattenzaun bis zum Entwässerungsrohr: Etliche Details veredeln die Bootswerft-Halle.



Gischt und Wellen beim Auslaufen: Auch die Einfassungen der Bullaugen über dem Maschinenraum bemalte Hanspeter Fernkorn perfekt. Das Wasser entstand in der im Zuge unserer Seminare erlernten Technik raffinierter Illusionsmalerei.



Ein Wechsel der Blickrichtung zeigt nicht nur rostige Schrauben, Anker und Ruder: Liebevoll stattete Hanspeter Fernkorn seine offene Materialhalle aus, Figuren bringen noch mehr Leben ins Bild.

wurden feine Details leider buchstäblich vom Winde verweht, weshalb letztlich sicherheitshalber doch ins Atelier ausgewichen wurde.

„Was Details betrifft, ist Fabian fast noch extremer als ich", betont Vater Hanspeter Fernkorn ein wenig schmunzelnd, doch sicher nicht ohne Stolz. Vor allem der hohe Anteil an Eigenbauten des heute 23-jährigen Sohnes sticht ins Auge. Die Hallen der Werft entstanden aus Karton, welcher mit Dispersionsspachtel verputzt und anschließend in Lasur- sowie Graniertechnik eingefärbt wurde. Die Bretterzäune fertigte Fabian Fernkorn aus Furnierholz-Streifen. Selbstverständlich stattete er die Torflügel der beiden Einfahrten mit funktionsfähigen Scharnieren aus. Doch nicht ge-





Eine 333 bedient den offensichtlich privaten Gleisanschluss. Anschließend werden die beweglichen Torflügel der Einfahrt wieder geschlossen.

FOTOS: GAUSS

Wohl aus Platzmangel geschehen kleinere Reparaturarbeiten direkt auf der schiefen Ebene. Bald wird die Yacht wieder zu Wasser gelassen.

nug: Sein hölzerner Hafenkran, der nach alten Originalplänen entstand, ist drehbar, der mattblaue Eigenbau-Gabelstapler verfügt sogar über eine heb-, senk- und kippbare Gabel. Auch die Inneneinrichtung der beleuchteten Halle (man erkennt dort einen Bootsrumpf, Werkbänke und diverse Maschinen) ist Fabians Werk.

Mit innerer Ruhe zum Meisterwerk

Der nebenbei übrigens auch kommunalpolitisch engagierte Vater Hanspeter Fernkorn drehte aus Holz die winzigen Poller auf der Kaimauer, baute eine filigrane offene Materialhalle und sorgte nicht zuletzt für den akkurat gefertigten Dioramen-Unterbau aus Pappel-Sperrholz. Auch die Montage der beiden Artitec-Schiffsbausätze und deren Farbgestaltung erledigte er mit einer geradezu beneidenswerten Geduld. Jene innere Ruhe zeichnet übrigens gleichwohl seinen Sohn aus – und während der Seminare fungieren nun beide als angenehme Vorbilder, wenn es darum geht, nervöse Wutausbrüche zu vermeiden. Letztlich gereicht dies freilich der gesamten Atmosphäre sehr zum Wohle!

Gerade die Montage der Artitec-Bausätze stellte die Geduldsfäden etlicher Teilnehmer des Seminars 2013 immer wieder auf harte Zerreißproben, doch auch das diesjährige Thema „Stadtverkehr" hat es, was feine Details angeht, in sich. Mit der bravourösen Straßenpflasterung nahm Fernkorns Hafendiorama einen wichtigen Punkt vorweg und darf somit gerne auch als Anregung verstanden werden. Eine dünne Gipsschicht bildete für jene zeitaufwendige Handgravur die solide Basis. Das Ergebnis einer auf diese Weise individuell gestalteten Fläche wirkt insgesamt einfach besser als kaschierte Stöße irgendwelcher Modellbau-Fertigplatten.

„Feines Styrodurmaterial lässt sich allerdings sehr viel schneller und bequemer bearbeiten, wobei man Stöße auch bestens verschwinden lassen kann", bemerken Fernkorns – und bekunden damit erneut die eigene Experimentierfreude, welche alle Freunde der Markelsheimer Seminare gleichermaßen auszeichnet.

Apropos: Für das Seminar im Oktober 2014 mussten einige Stammgäste aufgrund anderer Verpflichtungen mit großem Bedauern absagen, weshalb es noch wenige freie Plätze gibt. Nähere Informationen und die Kontaktdaten finden sich unter ***www.michael-robert-gauss.de*** im Internet. Spontane Leser mit einem Faible für das Thema „Stadtverkehr" sind herzlich willkommen. ☐ *Michael Robert Gauß*

Wenn der Vater mit dem Sohne...



Großartiges gedeiht: In der kreativen Atmosphäre unseres Seminars 2013 arbeiten Vater Hanspeter Fernkorn (links) und Sohn Fabian (rechts) am gemeinsamen H0-Hafendiorama.


FOTO: BAUER-PORTNER

Beim Entladen der drei großen Sattelschlepper nimmt der Hochstaufen im Hintergrund bereits das Alpenpanorama vorweg, das auch die aufzubauende Modellbahn auszeichnen wird.

Direkt am Alpenrand, in der Gemeinde Anger, entsteht das „Hans-Peter Porsche TraumWerk". Der Bau einer großen Modellbahnanlage läuft dort auf vollen Touren.

Traum im Bau

Eine neue, sehenswerte Ausstellungsanlage nimmt Konturen an: Die ersten Teilstücke der rund 400 Quadratmeter großen Modellbahn haben ihren Bestimmungsort im „Hans-Peter Porsche TraumWerk" gefunden. Verteilt auf drei Sattelschlepper wurden Ende Juli 2014 weitere elf Segmente für die Modellbahnanlage von Hans-Peter Porsche, dem Enkel des legendären Firmengründers Prof. Dr. Ing. h. c. Ferdinand Porsche, nach Anger/Aufham transportiert. Nach einer Fahrt von acht Stunden erreichten die Teilstücke ihr Ziel am südöstlichen Zipfel Bayerns, im Berchtesgadener Land. Die einzelnen Segmente haben eine Größe von durchschnittlich neun Quadratmetern und ein Gewicht von bis zu 400 Kilogramm. Sie werden nach Abschluss der insgesamt drei Lieferabschnitte einen großzügigen, 550 Quadratmeter messenden Ausstellungsraum des „Hans-Peter Porsche TraumWerks" füllen.

Die schon jetzt eindrucksvolle Anlage wurde von Hans-Peter Porsche zusammen mit den Experten des professionellen Modellanlagenbauers Brima in Rheinland-Pfalz entworfen. Dort entstand innerhalb von 16 Monaten mit Hilfe neuester Technik und in Umsetzung höchster modellbauerischer Maßstäbe eine detailgetreue Nachbildung von Regionen in Bayern und Baden-Württemberg, Österreich sowie der Schweiz, durch die zeitgleich bis zu 40 von insgesamt 180 Zügen fahren sollen. Die Anlage wird eine Gleislänge von etwa drei Kilometern aufweisen. Die Züge bewältigen auf den Gebirgsstrecken (Vorbilder sind unter anderen die Semmering-, Tauern- und Arlbergstrecke) einen Höhenunterschied von bis zu vier Metern.

Hans-Peter Porsche ist glücklich über die ersten Schritte: „Die Faszination für Spielzeug und Modelleisenbahnen hat mich mein Leben lang begleitet. Deshalb freut es mich umso mehr, diese Begeisterung mit anderen Menschen teilen zu dürfen, wenn das Hans-Peter Porsche TraumWerk ab Frühjahr 2015 seine Türen öffnet. Mit der Lieferung der Module haben wir einen bedeutenden Meilenstein für das gesamte TraumWerk gesetzt."

Neben der Modellbahn erwarten die Besucher auf dem 50.000 Quadratmeter großen Gelände Spielzeug aus verschiedenen Epochen sowie seltene Exponate der privaten Oldtimersammlung von Hans-Peter Porsche. Eine Bockerlbahn im Freigelände, ein Restaurant und ein Shop werden das Freizeitangebot des „TraumWerks" ergänzen, das direkt an der Ausfahrt Anger der Autobahn A 8 liegt. □

Andreas Bauer-Portner


FOTO: TRAUMWERK

Hans-Peter Porsche und Sohn Daniell sind mächtig stolz über das bisher Erreichte: Drei große Alpenbahnen werden auf der Segmentanlage, deren erster Bauabschnitt fast fertig ist, nachgebildet.



Die Kombination von Bahn und Schiff sorgt für nicht alltägliche Szenen, auch auf unserer zweiten H0-Anlage: Eine 600-mm-Schmalspurbahn liefert hier das besondere Ambiente.

Mit der Dampfbahn zum Dampfschiff



Was ist nun hübscher? Der Kanal-Dampfer oder die gemütliche Kleinbahn? Die Entscheidung fällt schwer. Die Kombination macht das besondere Flair aus.



Im Hintergrund kann man die Weite der Landschaft in Richtung Ostsee förmlich spüren. Ob das Personal auf der Lok des Güterzuges auch etwas davon merkt?

Meine kleine, fiktive „Westpreußische Kreisbahn" mit 600 Millimetern Spurweite, umgesetzt in der Baugröße H0, hält um das Jahr 1900 den Kontakt zur großen weiten Welt. Irgendwo im Nirgendwo besteht Anschluss an die Schnellzüge aus Berlin, so dass die Sommerfrischler mit Hilfe der Kleinbahn einen direkten Anschluss in Poggelow-Kanalhafen an das Dampfschiff Richtung Ostsee erhalten. Gleichzeitig wird auf diesem Weg mit Bahn und Schiff die Post befördert.

Wie kommt man zu solch einem nicht alltäglichen Thema? Vor geraumer Zeit benötigte ich für ein Bauprojekt einige 600-mm-Kleinbahnwagen als Statisten in einem Anschlussbahnhof. Frei nach dem Motto „Probieren geht über Studieren" waren schnell die passenden Drehgestell-Unterteile für vorhandene Egger- und Liliput-H0e-Wagen gefunden: die vierachsigen Wagenböden der US-Boxcars der Baugröße Z von Märklin. Diese Fahrgestelle lassen sich unter viele ehemalige H0e-Wagen setzen, so dass ein kunterbunter Wagenpark entstehen kann. Drehgestelle unter 600-mm-Kleinbahnwagen sind zwar nicht ganz vorbildgerecht, aber sie sind unter den breiteren Wagenkästen kaum zu sehen, und es funktioniert. Nach einer Fotoserie landeten die Waggons in der Weiterverwertungskiste.

Irgendwann kam dann die Idee, dass mit den kleinen Wägelchen doch noch etwas anzufangen wäre: Auf einer kleinen Anlage in der Epoche I könnten sie durchaus zum Einsatz kommen. Aber zu einer betriebsfähigen Modellbahn gehören vor allem die Lokomotiven. Wieder begann das Suchen nach passenden Märklin-Miniclub-Fahrgestellen für Eggerbahn- und Roco-Lokgehäuse. Es ging auch darum, mit einfachen Mitteln und wenig Kapitaleinsatz einigermaßen vorbildähnliche Fahrzeuge aufzubauen. Nach mehrmaligem Messen stellte sich heraus: Unter die Egger-Lok passte das Dreikuppler-Fahrgestell der Miniclub-89, unter das Roco-Gehäuse ein Fahrgestell der 55 aus selbem Hause. Bei der Märklin-89 schnitt ich in den vorderen Pufferträger senkrecht von oben ein Gewinde ein, so dass mit einem Kobelschornstein aus der Bastelkiste das Egger-Oberteil, ähnlich wie bei der Original-Egger-Lok, festgeschraubt werden konnte. Das Roco-Lokgehäuse habe ich mit einer Schraube, die ich durch den Kesselscheitel

Kleinbahn-Fahrzeuge sind Umbauten

und das Originalgewinde führte, auf dem Fahrwerk der Miniclub-55 befestigt. Beide Loks bekamen noch etwas Gewicht in die Wasserkästen. Einige Zubehörteile, etwas Farbe, jeweils ein Lokführer sowie ein Heizer, und schon waren beide Kleinbahnmaschinen fertig.

Außer dem westpreußischen Bauernhof von Artitec, ergänzt mit älteren Faller-Gebäuden, platzierte ich noch eine Bemo-Wellblechhütte, die ein Bahngebäude der sparsamen Lenz-Bahngesellschaft nachbilden soll, und einen windschiefen Schuppen der Firma Luft. Als Bahnhofsgaststätte habe ich aus Platzmangel ein

nicht ganz mit der Landschaft harmonierendes Fischerhaus eingebaut. Ein größeres Gebäude wollte partout nicht an den Hafen passen. Der Bewuchs mit Kiefern und Birken ist hingegen typisch für die Gegend. Im Hafen kann das zum Dampfer umgebaute Artitec-Motorschiff Preiser-Passagiere aufnehmen und Richtung Ostsee schippern. Ein Lastensegler und kleine Boote fanden ebenso ihren Platz im kleinen Hafenbecken. Beim Bau wurde von der Betriebsleitung von Anfang an auf eine ausreichende und korrekte Signalisierung geachtet, damit die kleine Bahn auf den

Die Gleise stammen von Märklin-Miniclub

eingesandeten Gleisen sicher ihr Ziel erreicht. Für den Gleisbau wurde auf gebrauchtes Material der Firma Märklin zurückgegriffen, auch wenn damit wegen des engen Schwellenabstands keine vorbildgetreue 600-mm-Gleisanlage erstellt werden konnte. Ich bin trotzdem mit dem Ergebnis zufrieden.

Über die Kleinheit der Anlage, sie misst nur 1,0 x 0,6 Meter, haben sich schon einige gefreut: „Endlich einmal etwas, was ich auch zu Hause aufbauen kann!", bekam ich in Dortmund während der Intermodellbau 2014 immer wieder zu hören.



Die Kanalschiffe lohnen einen zweiten Blick: Alle Details und die Spuren des mitunter kernigen Ostsee-Wetters sind kunstvoll farblich hervorgehoben.

Es kam mir in erster Linie auf eine stimmige Gesamtwirkung an, zumal ein Blick auf die Anlage von allen vier Seiten und somit aus immer wieder anderer Perspektive möglich ist. Aus diesem Grund lehne ich auch eine Hintergrundkulisse ab. Ein fester Hintergrund, auch bei größeren Modulanlagen, bringt in Bezug auf die Perspektive meines Erachtens nur Nachteile. Lediglich bei rechtwinkeliger Draufsicht kann dem Auge Tiefe vorgegaukelt werden. Es fehlt aber immer noch die Dreidi-



Etwaige Wartezeiten beim Umsteigen nutzt die Bahnhofsgaststätte für ihren Umsatz. Der dürfte bei so viel romantischer Ausflugsstimmung nicht gerade gering ausfallen.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **Diorama-Anlage für die Präsentation auf Ausstellungen**
- **Maße:** 1,0 x 0,6 m
- **Erbauer:** Dieter Thomas
- **Bauzeit:** Drei Monate (reine Bauzeit)
- **Epoche:** I (Privatbahn)
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Analog
- **Gleismaterial:** Märklin-Miniclub
- **Rollendes Material:** Roco- und Egger-Gehäuse auf Miniclub-Fahrgestellen
- **Besonderheiten:** Von allen Seiten einsehbare Kleinanlage mit heller Ausleuchtung

Der kleine C-Kuppler erlebt trotz der geringen Anlagengröße eine abwechslungsreiche Fahrt. Es geht an Wiesen und einem kleinen Wäldchen vorbei und durch einen Einschnitt.



mensionalität. Zweidimensionale Bäume oder Wolken können vielleicht auf einem Foto gut wirken, vor Ort an der Anlage lässt sich mein Auge aber nicht betrügen. Außerdem kann ich mir ohne Kulisse vorstellen, wie es rechts oder links der dargestellten Anlagenfläche weitergehen könnte.

Wie wird es weitergehen? Für mich als H0-Regelspurbahner war diese Kleinanlage eigentlich nur ein Probestück. Jetzt bin ich von diesem Thema so fasziniert, dass ich demnächst eine größere Anlage dieser Art in Angriff nehmen und zudem die damals begangenen und zwischenzeitlich erkannten Bausünden berichtigen werde. Geplant ist auch ein zusätzlicher Regelspur-Anschluss Richtung Hafen. Es wird wiederum eine ganz private Kleinbahn, wie es sie vielleicht gegeben haben könnte. Und: Es wird bei den Miniclub-Gleisen bleiben. □ *Dieter Thomas/abp*

Am Kanalhafen liegt auch ein Ladegleis, das hin und wieder mit altertümlichen Güterwagen bedient wird.

FOTOS: BAUER-PORTNER, MIT HINTERGRUNDKULISSE ...



Gemeinsame Arbeit nun unter gemeinsamem Motto

Die grüne Farbe der beiden Logos ist die augenscheinliche Gemeinsamkeit der Dachverbände BDEF und SMV. Doch die Verbundenheit drückt sich nicht nur durch diese eher zufällige Übereinstimmung aus. Schon seit vielen Jahren gibt es freundschaftliche Beziehungen zwischen beiden Verbänden. Die Vorstände koordinieren ihre Arbeit auf gemeinsamen Sitzungen, eine Arbeitsgruppe feilt an der Intensivierung der Zusammenarbeit. Präsentationen wie zum Beispiel auf der „modell-hobby-spiel" in Leipzig helfen, diese Arbeit rund um das gemeinsame Hobby der Öffentlichkeit bekannt zu machen.

Selbstverständlich kooperieren auch die Mitglieder der Verbände. Doppelmitgliedschaften und Vereinspartnerschaften führen Anhänger des Hobbys zusammen und versprechen Hilfe und Unterstützung bei den Herausforderungen der Vereinsarbeit in ganz Deutschland. Gegenseitige Auftritte auf großen Ausstellungen oder Messen demonstrieren deutlich die Verbundenheit der Eisenbahn- und Modellbahnfreunde.

Um dem Kinde nun einen Namen zu geben sowie die Gemeinsamkeit bei der Arbeit am und für das Hobby künftig deutlicher herauszuheben, stellen BDEF und SMV auf der kommenden „modell-hobby-spiel" das neue Motto „Wir sind uns grün – gemeinsam für unser Hobby" vor. Dieses Motto repräsentiert all die gemeinsamen Aktivitäten, die bereits heute die Verbandsarbeit prägen. Doch es handelt sich dabei nicht nur um eine Marketingmaßnahme. Vielmehr wird es der Startschuss für weitere Aktivitäten sein. Vor allem die weitere Zusammenarbeit der Mitglieder soll ausgebaut und von den Verbänden gefördert werden. Ein erstes Großereignis dazu wird der gemeinsame Verbands- beziehungsweise Delegiertentag im Mai 2015 in Chemnitz sein. Auch im MEB wird auf dieser gemeinsamen Verbandseite von nun an über die Arbeit berichtet.

Zunächst laden BDEF und SMV alle Mitglieder, Partner und Freunde zur „modell-hobby-spiel" in die Halle 3 auf den gemeinsamen Stand E15 ein. Dort stehen Vertreter beider Verbände zu allen Fragen Rede und Antwort. Sie freuen sich auf viele Gesprächspartner. Am gleichen Stand wird die SMV zusammen mit dem BDEF wieder das beliebte Junior College anbieten und damit auch gemeinsam für die Zukunft des Hobbys – den Nachwuchs – werben.

Jugendarbeit einmal ganz groß


FOTO: SMV

Unter dem Motto „Ganz große Eisenbahn für junge Modellbahner" luden die SMV und die Windbergbahn e.V. zu besonderen Sommerferienerlebnissen ein. Der Nachwuchs aus SMV-Vereinen traf sich in Gittersee an der berühmten Windbergbahn zum Zelten, Grillen und Lagerfeuer sowie vor allem zum Erkunden der Eisenbahn im Maßstab 1:1. Neben Streckenwanderungen und Führerstandsmitfahrten stand ein ganzer Morgen im Zeichen harter Arbeit. An einer Gleisbaustelle der Windbergbahner konnten die Nachwuchsbastler einmal hautnah erleben, welche Kraft beim Schotterschaufeln, Schwellenlegen und Gleisverschrauben notwendig ist. Einer der jungen Gleisarbeiter bemerkte, dass es „weitaus schwerer als der Umgang mit Flexgleis und dem Löffel zum Schottern" ist. Auch das schweißtreibende Wetter ließ beim Nachwuchs den Respekt vor der Arbeit der Museumsbahner und denen, die vor über 150 Jahren auf gleiche Weise das zigtausend Kilometer lange Eisenbahnnetz in Deutschland errichteten, wachsen. Trotzdem – oder vielmehr genau deswegen – war der Wunsch nach einer Wiederholung im nächsten Jahr groß. Ein detaillierter Bericht über die Veranstaltung sowie anstehende und vergangene SMV-Nachwuchsaktivitäten sind auch im Internet zu finden unter: www.smv-aktuell.de/jugend.

30 Jahre MEC Tarp e.V.

Zur Feier der Vereinsgründung im Februar 1984 veranstaltete der Club am Samstag, 9. August 2014, einen Tag der offenen Tür in seinem Clubheim auf dem Flugplatz in Eggebek. Im Betrieb gezeigt wurden Anlagen in den Nenngrößen H0, N, 0 und 0n30.

Die zahlreichen Besucher drängelten sich um die Anlagen, stellten viele Fragen und waren durchweg begeistert. Vor allem die neuen Segmente der 0n30-Schmalspurbahn nach Wild-West-Motiven, mit urigen Getriebelokomotiven und unzähligen Details wie einem Rauchzeichen gebenden Indianer, waren umlagert. Wie immer ein Hingucker: Der Zugverkehr auf der großen Spur-0-Anlage, auf der auch einige Gastloks zum Einsatz kamen. Bewunderung lösten auch einige neue N-Module ob ihrer winzigen Details und dem regen, störungsfreien Betrieb aus, während auf den H0-Modulen abwechslungsreiche Züge in ebensolcher Landschaft die Aufmerksamkeit auf sich zogen.

Mit anscheinend traumwandlerischer Sicherheit hatte der MEC den Termin auf den ersten Tag nach einer langen Schönwetterperiode gelegt. Nach kräftigen Regengüssen und starken Winden mussten am Nachmittag aus Sicherheitsgründen Pavillons, Grill und Sitzgelegenheiten im Freien abgebaut werden. Glücklicherweise war da der größte Hunger bereits gestillt. Nichtsdestotrotz fand das umfangreiche Kuchenbuffet regen Zuspruch.

Fazit: Das Interesse am Verein und den Exponaten war groß und erfreulich, viele Kinder bewunderten die Anlagen. Eine gelungene und erfolgreiche Veranstaltung. Blicke auf vergangene Jahre finden sich unter www.mec-tarp.de.

VORBILD

Bis So 05.10.
- Große Sonderausstellung „Fahren, Gleiten, Rollen – Mobil sein im Wandel der Zeit" im Oberschlesischen Landesmuseum in 40883 Ratingen, Di - So jeweils 11 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (02102) 9650, www.oslm.de.

Bis So 02.11.
- Eisenbahnmuseum Gramzow, jeweils von Dienstag bis Sonntag von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseum-gramzow.de.

Bis Mi 31.12.
- Brandenburgisches Eisenbahnmuseum Falkenberg (Elster) e. V., Mo - Fr jeweils 8 - 16 Uhr geöffnet, Tel. 0173 5919216, www.eisenbahn-museum-falkenberg.de.

Sa 13.09.
- Mit Dampf ab Leipzig zum größten Winzerfest Mitteldeutschlands in Freyberg, Tel. (0173) 5623035, www.dampfbahnmuseum.de.
- Mit 01 150 über die Brenzbahn Ulm – Aalen, Tel. 0170 5254713, www.hav-heidenheim.de.

Sa 13.09. und So 14.09.
- 4. Verkehrshistorische Tage im Bw Gera, jew. 10 - 18 Uhr, Geraer Eisenbahnwelten e.V., Tel. 0172 3653902, www.geraer-eisenbahnwelten.de.
- Wernesgrüner Schienen-Express fährt, VII WCd-Schmalspurfestival, Tel. (037755) 698981, www.schienen-express.de.

So 14.09.
- Bundesweites Programm zum Tag des offenen Denkmals unter dem Motto „Farbe". Ausführliches Programm unter www.tag-des-offenen-denkmals.de.
- Bahnhof Wörlitz für Besucher geöffnet, Dessau-Wörlitzer-Eisenbahn fährt, Ralf-Torsten und Max Berger, Tel. (0340) 618972.
- Härtsfeld-Museumsbahn fährt, Bahnhof Dischingen geöffnet, Pendelverkehr mit historischen Omnibussen ab Sägmühle, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de.
- Dirndlgwandsonntag bei der Waldviertlerbahn Gmünd – Groß Gerungs, Tel. (0043) 6765662448, www.waldviertlerbahn.at.
- Feld- und Industriemuseum Wiesloch hat von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (06222) 389545, www.feldbahnmuseum-wiesloch.de.

Fr 19.09. bis So 21.09.
- Lienzer Südbahntage mit Fahrzeugschau, Tel. (0043) 664 73475536, www.osttirol-heute.at/images/news/2014/veranstaltungen/2014-08/heizhaustagelienzsept.pdf.

So 21.09.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 - 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.strassenbahnmuseum.de.

Sa 27.09.
- Schnellzugdampf ab Hamburg via Büchen mit 01 1010 nach Dresden, Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.

Sa 27.09. und So 28.09.
- Bahnaktionstage im Bahnbetriebswerk Lutherstadt-Wittenberg, jeweils 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 9476750, www.eisenbahnverein-wittenberg.de.

Sa 04.10.
- Schnellzugdampf ab Braunschweig mit 01 1010 nach Köln oder Koblenz, Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.

So 05.10.
- Wiehltalbahn Dieringhausen – Waldbröhl mit Dampfbetrieb, Tel. (02261) 77597, www.loewen-dampf.de.

Fr 10.10. bis So 12.10.
- Dampf-Wochenende mit dem Rheingold im oberen Mittelrheintal, Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.



FOTO: BENJAMIN EDELMANN

Am 13. und 14. September finden in Gera die 4. Verkehrshistorischen Tage statt. Informationen sind unter www.geraer-eisenbahnwelten.de abrufbar.

- Eisenbahnfest im Bw Staßfurt, Sa 8 - 18 Uhr, So 7 - 17 Uhr, Tel. (03925) 383800, www.eisenbahnfreunde-stassfurt.de.

Sa 27.09. bis So 05.10.
- Bahnen im Raum Neapel, Exkursionen, Sonderfahrten mit historischen Fahrzeugen, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

So 28.09.
- Fahrbetrieb von 10.30 bis 12 Uhr bei der Dampfbahn Mühlenstroth, Tel. (05241) 68466, www.dkbm.de.

Fr 03.10.
- Sonderzug durch Thüringen mit 03 2155 ab Weimar/Erfurt, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Rundfahrt ab Hildesheim mit dem historischen Rheingold, Tel. (02041) 3484668, www.nostalgiezugreisen.de.

Fr 03.10. bis So 05.10.
- Wernesgrüner Schienen-Express fährt zum Saisonabschluss, Tel. (037755) 698981, www.schienen-express.de.
- Fahrtage bei der Pollo-Museumsbahn (Prignitzer Kleinbahnmuseum) zwischen Lindenberg und Mesendorf, Tel. 0172 3020868, www.pollo.de.

Sa 11.10.
- Privat- und Anschlussbahnen im Rheinland, Schienenbusrundfahrt ab Hagen und Düsseldorf, Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

Sa 11.10. und So 12.10.
- Eisenbahnfest im Bahnbetriebswerk Weimar, Tel. 0177 3385415, www.thueringer-eisenbahnverein.de.

Sa 18.10. bis So 26.10.
- Museumsbahnen in der Wallonie und in Nordfrankreich, Reise ab Köln Tel. (02841) 6024549, www.dgeg.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di - 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di - Sa 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf, So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.45, 16.45 Uhr, Sa/So 10.45, 13.45 und 15.45 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Mo 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz im September geschlossen, geöffnet 4.,5.,10.,12. Oktober 2014
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat 14 - 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi/Do 12 - 17, Fr - So 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo/Di 12 - 17 Uhr.

Do 11.09.
- BDEF-Regionaltreffen beim MEC Oberallgäu-Kempten in 87435 Kempten, Gasthof Waldhorn, Steufzgen 80 ab 11 Uhr.

Fr 12.09.
- Vorabendtreffen und Führung im Spielzeugmuseum 99326 Ilmtal, ab 18 Uhr, Anmeldung bei Manfred Link, Tel. 0160 2148542, www.spielzeug-museum-ilmenau.de.

Sa 13.09.

- Tauschbörse für historisches Spielzeug in 99326 Stadtilm, 10 - 13 Uhr, Tel. (03629) 3197, www.stadtilmerbahnen.de.
- Börse in 08056 Zwickau, Stadthalle, 10 - 14 Uhr, Tel. 0173 6360000, www.modellbahnboerse-berlin.de.

Sa 13.09. und So 14.09.

- Ausstellung in 99734 Nordhausen, Erfurter Str. 12, Sa 10 - 17 Uhr, So 10 - 16 Uhr, (03631) 636195, www.modellbahnclub-nordhausen.de.
- Ausstellung in 17291 Gramzow, Modellbahntage der großen Spur, 10 - 17 Uhr mit Museumszugfahrten nach Damme, Tel. (039861) 70159, www.eisenbahnmuseum-gramzow.de.

So 14.09.

- 21. Feldbahntag in 37627 Stadtoldendorf, 11 - 17 Uhr, Tel. (05532) 4255, www.stadtmuseum-stadtoldendorf.de.
- Tauschbörse in 53121 Bonn-Endenich, Röckumstr. 58, Josef-Strunck-Halle, Tel. (0228) 6204888, www.mec-bonn.de.
- Börse in 12679 Berlin, Freizeitforum Marzahn, 10 - 14 Uhr, Tel. 0173 6360000, www.modellbahnboerse-berlin.de.

Fr 19.09.

- BDEF-Regionaltreffen beim MEC Landau in der Pfalz, 76829 Landau, Treffpunkt Haupteingang Hbf, www.bdeg.de/regionaltagungen.

Fr 19.09. bis So 21.09.

- Modellbahntage in 59609 Anröchte, Bürgerhaus, Im Hagen 2, Fr 13 - 19, Sa 10 - 18, So 10 - 17 Uhr, Tel. (02941) 79062, www.lef1984.de.

Sa 20.09. und So 21.09.

- Jubiläumsfahrtage 40 Jahre NBC Rhein-Neckar, Friesenheimer Straße 18, 68169 Mannheim, 10 - 17 Uhr, Tel. (06222) 1481 www.nbc-rn.de.

Sa 20.09.

- Fahrtag mit Museumsnacht in 76669 Bad Schönborn-Mingolsheim, Prof.-Kurt-Sauer-Str., 14 - 22 Uhr, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahn-freunde-bad-schoenborn.de.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im SWR-Fernsehen, 14.15 Uhr:

09.09.14: Ausflüge in die Bahnvergangenheit – Im Studio ist Heinz Hangarter
10.09.14: Eisenbahnnostalgie im Salzkammergut
11.09.14: Die Kaiserspur – Modellgeschichten in Spur II
12.09.14: Dampfwolken zwischen Rhone und Isére
15.09.14: Nürnberger Spielwarenmesse 2003
16.09.14: Zwischen IC und Dampfloktod
17.09.14: Dampfreise zum Rübezahl
18.09.14: Dampflokstars im Westerwald
19.09.14: Der Kleber-Express – zwischen Kochtopf und Kursbuch
22.09.14: Lezard Rouge – die Rote Eidechse
23.09.14: Das selige Modellbahnlächeln
24.09.14: Am langen Seil – Bergbahnen in Baden-Württemberg
25.09.14: Dampfwolken über Osteuropa
26.09.14: Mit Dampf in die Zukunft – Museumsbahnen in Baden-Württemberg
29.09.14: Die 80er-Jahre
30.09.14: Folge 500

Wiederholungen in anderen 3. Programmen der ARD

NDR: montags 13.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv
MDR: samstags 11.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv

Aktuelle Informationen unter www.eisenbahn-romantik.de.

So 21.09.

- Ausstellung in 04435 Schkeuditz, Historisches Straßenbahndepot, 9 - 15.30 Uhr, Tel. (034204) 62183, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

Sa 27.09.

- Tauschbörse in 99510 Apolda, Stadthalle, 9 - 15 Uhr, Tel. 0162 6605660, www.apoldaer-eisenbahnfreunde.de.
- Ausstellung in 88212 Ravensburg, Oberschwabenhalle, Bleicherstraße 20, 9 - 16 Uhr, Tel. (0751) 42485, www.eisenbahnfreunde-rv.de.
- BDEF-Regionaltreffen beim MEC Bonn in 53121 Bonn, Betriebshof Dransdorf SWB, Gerhard-Haupt-mann-Straße 8, ab 10 Uhr, www.bdeg.de/regionaltagungen.
- BDEF-Regionaltreffen beim Feldbahnmuseum Rodgau in 61130 Nidderau, 10.35 Uhr Fahrt mit der Werkbahn der Weimi GmbH, 12.30 Uhr Mittagessen im Restaurant Hessenschmaus, Heldenberger Str. 16, www.bdeg.de/regionaltagungen.
- Öffentlicher Fahrtag für N-Bahner, NBC Rhein-Neckar, Friesenheimer Straße 18, 68169 Mannheim 10 - 17 Uhr, Tel. (06222) 1481 www.nbc-rn.de.

Sa 27.09. und So 28.09.

- Ausstellung in 97638 Mellrichstadt, Bahnhofstraße 17, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (09776) 7043969, www.eisenbahnfreunde-mellrichstadt.de.

So 28.09.

- Modellbahnbörse 65549 Limburg, Stadthalle, Tel. (06431) 43372, www.mec-limburg.de.
- Tauschbörse in 85354 Freising, Luitpoldhalle, Luitpoldanlage 1, 9 - 13 Uhr, Tel. (08161) 494847, www.mec-freising.de.
- Ausstellung in 66386 St. Ingbert, Schulturnhalle Leibnitz-Gymnasium, 10 - 16 Uhr, Im Schmelzerwald 51a, Tel. (06894) 52723, www.mec-igb.de.

So 05.10.

- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Am Sportgelände 5, 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.eisenbahnfreunde-kahlgrund.de.

Sa 11.10.

- BDEF-Regionaltreffen beim Rathenower MEC in 14712 Rathenow ab 10.30 Uhr, Mittagessen in der Pizzeria Free Hour, Jahnstraße 4-5, www.bdeg.de/regionaltagungen.

Sa 18.10.

- BDEF-Regionaltreffen bei den EF Aurich in 26603 Aurich, Georgswall 25, ab 10 Uhr, danach Mittagessen im Restaurant „Zur Börse", Burgstraße 50, www.bdeg.de/regionaltagungen.

Ankündigungen in der Rubrik **„Termine und Treffpunkte"** können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 26, gültig ab 01.01.2014. Bitte beachten Sie den Anzeigenschluss.

MÄRKLIN ▶ 218 FÜR Z, 420 UND LANZ FÜR H0


FOTO: RAINER ALBRECHT

Als 218 320 des Bw Mühldorf ist das neue Z-Dieselchen beschriftet.



Diese schöne H0-Wiese soll nun umgebrochen werden? Na denn ...

Nur für Märklin-Insider ist das Epoche-I-Set mit zwei Lanz-Lokomobilen und einem Kipp-Pflug erhältlich. Die Metall-Modelle der Dampf-Traktoren sind ebenso schön detailliert wie der Pflug. Dieser wurde einstmals an einer Eisenkette zwischen den beiden Traktoren über den Acker gezogen, gekippt und dann zurückgeschleppt. Ein mühsames Unterfangen, das nur im Modell romantisch wirkt.



Beim Vorbild unverwüstlich und im Modell eine Zierde: Der 420 in der Beschriftung der S-Bahn Rhein-Main ist als mfx-Sound-Modell zu haben.

LILIPUT ▶ NEUE VARIANTE DER BAD. VI b FÜR H0

Das wohlgelungene Liliput-Modell der badischen VI b ist nun in der Ausführung der DRG als 75 278 erhältlich. Gegenüber dem im MEB 11/2013 getesteten Modell unterscheidet sich die neue Lok durch die abgeschrägten Wasserkästen und den Luftbehälter unter dem Pufferträger. Auch die Kesselausrüstung weicht in vielen Details ab: tiefer liegende Speiseventile, unverkleidetes Sicherheitsventil oder fehlender Schalldämfer der Gegendruckbremse. Die Lok gibt es auch als AC-Version.



HOBBYTRAIN ▶ VOSSLOH-G 2000 FÜR H0 UND „SKI AUSTRIA"-RAILJET FÜR N



Wie die auf Seite 74 vorgestellte N-Lok entstand auch die H0-G 2000 aus den Werkzeugen von Mehano. Lemke vertreibt die 1:87-Version jedoch weiter unter dem slowenischen Markennamen. Neben der abgebildeten SBB-Version sind viele weitere attraktive Varianten des sehr gut gemachten Modells zu haben. Der N-Railjet wurde nun in der attraktiven „Schifoan"-Lackierung ausgeliefert. Der komplette Zug wird in zwei Vierer-Sets inklusive der ÖBB-1116 251 angeboten.



ROCO ▶ EPOCHE-IV-TAURUS UND KÜHLWAGEN FÜR H0



Maschinenkühlwagen „made in Italy" gibt es in neuer Ausführung.

Nicht nur in Dessau, sondern auch bei italienischen Waggonfabriken orderte die Interfrigo Maschinenkühlwagen. Die FS-Modelle wurden neu aufgelegt. Über die Fantasie-Lackierung des DB-Taurus mag man sich streiten. Als gelungen kann man sie wohl bezeichnen und zufriedene Käufer werden sich finden. Eine TEE-Version wäre auch schön.


Mit Zierstreifen à la 218 oder 151 und DB-Einfach-Logo wirkt der Taurus irgendwie authentisch. Wem er gefällt, der soll ihn haben.

BEMO ▶ RHB-CONTAINERTRAGWAGEN FÜR 0m



Für vorbildgerechte 22,2 Millimeter Spurweite ist das 0m-Modell eines Containertragwagens der RhB gedacht. Das sehr aufwendig gestaltete Fahrwerk des Bemo-Modells genießt man am besten mit abgenommenem Container. Die Stahlkiste der Post kann derweil wie das große Vorbild auf ausklappbaren Stützen abgestellt werden. Die Farbgebung und Bedruckung wie auch die Gestaltung der Radsätze entsprechen Kleinserienniveau.

NME ▶ GETREIDESILOWAGEN AUCH FÜR N

Der moderne VTG-Getreidesilowagen der Gattung Tagnpps wird von NME nicht nur für H0 (siehe Seite 75), sondern auch für die N-Bahner offeriert. Insbesondere hinsichtlich der Bedruckung steht das Modell im kleineren Maßstab dem großen Bruder in nichts nach. Auch die vielen angesetzten Details können überzeugen. Eine Kurzkupplungskinematik ist eingebaut.



BUSCH ▶ DRESCHMASCHINE UND HOCHZEITS-LIMOUSINEN FÜR H0



„Schau Anna, des war halt no a Technik." Der Opa ist begeistert.


„Ach Onkelchen, dein alter Benz ist nett, aber ich nehm lieber den blauen."

Vom filigranen Holzmodell in Lasercuttechnik über leicht angejahrte Auto-Miniaturen bis hin zum hochaktuellen H0-Modell reicht das Fahrzeugangebot bei Busch. Nicht nur dem Preiser-Opa hat der alte Dreschkasten am besten gefallen. Bei den beiden Hochzeits-Kutschen zeigen sich die Fortschritte in der Detaillierung zwischen dem MB 220 und dem E-Klasse-Coupé.

HERPA ▶ POLIZEI UND ADAC FÜR H0


Der Audi 60 Variant in Polizei-Grün erinnert an längst vergangene Zeiten.



Der Zündapp-Janus muss geschont werden und fährt huckepack.

Im Herpa-Programm für H0-Fahrzeuge finden sich auch ältere Modelle wie der Audi 60, der nun als Polizei-Fahrzeug der 60er-Jahre angeboten wird, in der Detaillierung jedoch nicht ganz überzeugen kann. Die beiden, einzeln zu erwerbenden ADAC-Fahrzeuge (MB Atego mit ausfahrbarer Bühne, Zündapp-Janus) sind hingegen aktueller und erfreuen durch feine und saubere Detaillierung.

MÜLLERS BRUCHBUDEN ▶ FABRIK FÜR TT



Nicht nur für die H0-Modellbahner, sondern teilweise auch im Maßstab 1:120 bietet Martin Müller seine Resin-Bausätze an. Neu ist eine Sheddach-Fabrikhalle, die gut zu den anderen Ziegelbauten aus dem TT-Sortiment passt.

UHLENBROCK ▶ INTELLIBOX-CONTROL II



Als Erweiterung der „LocoNet"-Zentrale von Uhlenbrock stellt die Control II-Einheit zwei zusätzliche Fahrregler, 80 neue Fahrstraßen und viele Zusatzfunktionen zur Verfügung. Damit lassen sich auch große Anlagen einfach bedienen.

PREISER ▶ KINDERSCHAUKELN FÜR H0



Der Modell-Vater ist nicht zu beneiden, bei vier kleinen Quenglern muss er für Vortrieb sorgen. Wie immer faszinieren bei den Preiser-Miniaturen die realistische Körperhaltung und kleine Details: Die Kinderhände greifen richtig um die Schaukelstangen.

PIKO ▶ H0-GLANZPUNKT

Für den Fotografen eine Herausforderung, auf der Modellbahn aber ein echter Hingucker ist der verspiegelte Knickkesselwagen. In fabrikneuem oder frisch untersuchtem Zustand machen die VTG-Wagen auch beim großen Vorbild einen glänzenden Eindruck. Das Piko-Modell des Chemiekesselwagens besticht zudem durch viele feine Anbauteile und eine umfangreiche, makellose Bedruckung. Etwas matter, aber ebenso fein zeigt sich der gelbe Tds.



Der SKW-Tds läuft in aktuellen Kali-Ganzzügen.



Ein durchaus vorbildgerechtes Prachtstück ist dieser Kesselwagen.

US-CORNER

Aus dem Hause EMD kamen nicht nur die bekannten Großdiesel wie die E- und F-Units oder die Loks aus der GP- oder der SD-Serie. Der Hersteller aus LaGrange in Illinois produzierte auch enorme Mengen an Rangierloks (Switcher) zum Teil sehr kleiner Typen wie etwa das Model 40, das aber kein durchschlagender Erfolg wurde. Zwischen 1940 und 1943 verließen gerade einmal elf Stück die Produktionshallen. Das niedliche Athearn-H0-Modell ❶ in Werkslackierung ist ansprechend detailliert und überzeugt durch gute Fahreigenschaften. Von Intermountain gibt es einen neuen 57' Mechanical Refrigerator Car ❷ in den Farben der Bahngesellschaft Erie Lackawanna. Im Sortiment des Hauses Märklin ist ein neues US-Güterzugset ❸ erhältlich, das fünf typische Wagen der 50er- und 60er-Jahre enthält: Zwei Viehwaggons, je einer der Great Northern und einer der Chicago and Nothwestern, ein Box Car der Union Pacific sowie ein Three-Bay-Hopper im Gewand der Minneapolis and St. Louis und ein Kühlwagen im eleganten Hellgrau der Bahngesellschaft Canadian National.



❶



❷

FOTO: ELMAR HAUG


❸

FOTOS (2): RAINER ALBRECHT

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 36 JAHREN:
89 Jahre Orlabahn im MEB 9/1978



FOTOS: HANS-JOACHIM WEISE, ARCHIV MEB



☐ **Unseren Artikel zur Orlabahn auf den Seiten 32 bis 34 nehmen wir zum Anlass, zwei weitere Empfangsgebäude vorzustellen, nachdem die Zeichnung zum Bahnhof „Lederburg" im MEB 8/2014 eine so schöne Resonanz hervorgerufen hat. Links oben sieht man den in landschaftsgebundener Fachwerk-/Klinker-Bauweise entstandenen Bahnhof Langenorla Ost, ein romantisches Vorbild für einen kleinen Modellbahnhof. Rechts ist das deutlich größer ausgefallene Empfangsgebäude von Pößneck unterer Bahnhof abgebildet. Ein aus heutiger Sicht interessantes Detail stellt die Großverbundplatten-Verladeanlage im Vordergrund dar, die dem Aufbau des Neubaugebietes Pößneck Ost diente.**

MODELL HOBBY SPIEL LEIPZIG

Treffpunkt der Experten

☐ Die erste große Messe der klassischen Modellbahnsaison öffnet traditionell in Leipzig ihre Pforten. Anfang Oktober werden wieder zahlreiche Neuheiten des Jahres zu bestaunen sein, die meisten in den Vitrinen der Groß- und Kleinserienhersteller, einige auch auf den vielen Anlagen in den gängigen Baugrößen. Für jeden ist etwas geboten: von N über TT und H0 bis hin zur Großbahn in Spur II. Zahlreiche hochkarätige Schaustücke aus dem Ausland, beispielsweise den Niederlanden oder Polen, werden zu bestaunen sein. Das Junior-College des BDEF ist ebenfalls zu Gast. Auch die Neuheitenpräsentationen, Privatanlagen und Workshops im „Fachtreffpunkt Gleis 27" mit dem bekannten Modellbahnsofa dürften die Experten und solche, die es werden wollen, sicher wieder überzeugen.



FOTO: MESSE LEIPZIG

Exzellent gestaltete Anlagen jeder Größe und Spurweite laden in Leipzig auch 2014 wieder zum Fotografieren ein.



Hinweis: Es gilt nur der Originalgutschein.

LESERECHO

„Lederburg“ meint: Lederhose

☐ Im MEB 8/2014 fragten wir unsere Leser im Rückspiegel, ob denn jemand den Bahnhof „Lederburg“ (hinter dem Fantasie-Namen verbirgt sich der Bahnhof Lederhose) nach Günter Fromms Zeichnung nachgebaut hätte. Zwei Leser haben sich gemeldet und uns ihre Nachbauten vorgestellt. Bereits vor 40 Jahren entstand das Kartonmodell mit der Nachbildung weiß verputzter Wände in der Werkstatt von Dieter Drechsel. Es steht noch heute im Anlageneinsatz. Einen anderen, aber nicht minder schönen Eindruck vermittelt der aus Kunststoffteilen entstandene Modellbahnhof, den Karlheinz Witzmann im Maßstab 1:87 nachbaute. Egal, nach welchem Rezept man baut, wir meinen: Es kommt darauf an, dass man es tut.



FOTO: PRIVAT

Ganz aus Karton und Papier: klassische Bauweise von Dieter Drechsel.



FOTO: PRIVAT

Straßenseite: „Lederburg“, gebaut von Karlheinz Witzmann.

VIESSMANN/VOLLMER

Neues Zuhause für Kunststoffhäusle

☐ Nach kurzen, erfolgreichen Verhandlungen konnte Viessmann die Lizenz an der Marke Vollmer erwerben. Ab Mitte September 2014 werden die beliebten Vollmer-Produkte mit den etwa 1000 sehr schönen Modellen wieder ein fester Bestandteil am Modellbahnmarkt sein.

ALAN-MODELLBAHNSTEUERUNG

Zukunft der Modellbahn?

☐ Auf der „modell hobby spiel“ in Leipzig wird ein neuartiges System zur Steuerung jeglicher Modellbahnen Premiere feiern. Die junge Firma „TOY-TEC“ aus Wangen wird ihr universelles „ALAN“-System, das über PC, Tablet oder Smartphone zu bedienen ist, erstmals der Öffentlichkeit vorstellen.



FOTO: WERK

Prototyp der ALAN-Benutzeroberfläche.

MESSE-KALENDER

31. OKTOBER - 2. NOVEMBER 2014:	7. - 9. NOVEMBER 2014:	22. - 23. NOVEMBER 2014:
Faszination Modellbau Messe Friedrichshafen	Modell BAHN Bremen Messe Bremen	Modell Süd Messe Stuttgart

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150, bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152, Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Silke Ardelt, Telefon (08141) 53481-154, Fax (08141) 53481-150, s.ardelt@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,50 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 52,60 €
Großes Abonnement 69,20 €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 63,80 €;
Großes Abonnement 72,20 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: RALF ROMAN ROSSBERG

BRENNPUNKT DER DEUTSCH-DEUTSCHEN GESCHICHTE

Als Bahnknoten vielen Eisenbahnfreunden wohlbekannt, prägten den Bahnhof Bebra und die ausgehenden Strecken über viele Jahrzehnte die Auswirkungen der deutschen Teilung. Doch vor 25 Jahren öffneten sich die Grenzen auch bei Bebra.

AUSSERDEM

Ein Blick ins AW Dessau

Das bekannte E-Lok-Werk wird 85 Jahre alt und öffnete zu diesem Anlass kurz seine Pforten. Zu sehen waren bemerkenswerte Fahrzeuge.

Erinnerungen an 50 849

Im September 1994 wurde die noch fast in Ursprungsausführung erhaltene und überregional bekannte Traditionslok der DR abgestellt.

Brücken-Schönheiten

An vielen Strecken Bayerns waren sie typisch: So genannte Materialspar-Brücken aus Naturstein. Wir stellen sie in Vorbild und Modell vor.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

Das November-Heft erscheint am
8. Oktober
bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



FOTO: MARKUS TIEDTKE

RUHRGEBIET HAT NIEMALS RUH

Die „Eisenbahnfreunde Reviermodule“ haben sich der Montan-Industrie in Deutschlands Westen verschrieben und begeistern auf ihren Segmenten mit besonderen abendlichen Lichtstimmungen.



FOTO: MICHAEL ROBERT GAUSS

DAS RAD-SCHIENE-SYSTEM

Die Landschaft entlang des Bahndamms verträgt ein wenig Abwechslung. Warum nicht mit einem Mountainbike-Parcours?



FOTO: SLG. H. LINKE

KLEINE PREUSSIN MIT LANGEM ATEM

Einst als EG 511 bis 537 für die mitteldeutschen Strecken gebaut, liefen die letzten E 71.1 bis 1958 in Baden.

NEU

ABO-HOTLINE 0211/690 78 99 85
www.vgbahn.de/dimo

Ausgabe 15 • MIBA-EXTRA 1/2015

B 8784 Deutschland € 12,–
Österreich € 13,80 Schweiz sFr 23,80
Italien, Spanien, Portugal (cont) € 14,90
Be/Lux € 13,90 Niederlande € 15,–
Norwegen NOK 150,–
Best.-Nr. 13012017
www.miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
EXTRA

Modellbahn digital

- MIBA-Spezial 37, 42 und 83 MIBA-EXTRA digital 1-10 als PDF DiMo 1/2010 - 4/2012 zusammen mit der aktualisierten Version von MIBA-SmartCat.
- Über 50 Programme und Programmpakete, Demo-Versionen, Free- und Shareware für Modellbahner.

INFO-Programm gemäß § 14 JuSchG

DVD ROM

- Leicht navigierbare HTML-Oberfläche
- 5 Filme zu Modellbahnanlagen und Loks mit Sound

- Automatisieren mit Commander und ECoS
- Digital-Anlagen in N, H0 + 0
- Grundlagen: Besetztmeldung + RailCom
- Marktübersichten: Zentralen, Handregler, Apps für Smartphone/Tablets + Lokdecoder
- Praxis: Decodereinbau u.a.

nur € 12,–

MIBA-Extra 1/2015

Im diesjährigen MIBA-Führer durch die digitale Modellbahnwelt geht es um Zentralen, Steuergeräte, Apps für Smartphones und Tablets, Standard- und Minidecoder sowie Sounddecoder und -module. Um „Gleisbesetztmeldung“ dreht sich das Grundlagenthema, ausführlich vorgestellt werden Digitalanlagen in den Baugrößen N, H0 und 0.

MIBA-Extra Ausgabe 151/2015: 116 Seiten im DIN-A4-Format, mehr als 250 Abbildungen, Klammerheftung, inkl. Begleit-DVD-ROM, Bestellnummer: 13012017 I € 15,-





IHRE PRÄMIE:

Decoder ESU LokPilot V4.0

Universell einsetzbar mit vier Funktionsausgängen (54610, DCC, MM, SX 8pol. Stecker NEM 652) geeignet für analog und digital

Solange Vorrat reicht.







Sie erhalten ein Jahr lang druckfrisch und frei Haus die nächsten vier Ausgaben der Digitalen Modellbahn und verpassen somit keine Ausgabe. Sie bekommen zusätzlich im November die MIBA-Extra Ausgabe Modellbahn Digital.

nur € 38,–

Ausland: € 44,– •
Schweiz: SFr 55,00

DAS GROSSE DIGITAL-ABO:

1 MIBA Extra Modellbahn Digital + 4 x Digitale Modellbahn